



**LETTRE
MENSUELLE
SOCIO-ÉCONOMIQUE**

N°230

DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Le cadre (para)fiscal 3

DETACHERING BINNEN DE EUROPESE UNIE

Kosten en baten 15

POLITIQUE DE RELANCE

Investissements publics vs contraintes budgétaires 19

- Comité d'accompagnement: Andy Assez, Emmanuel de Bethune, Kris Degroote, Luc Denayer, Tasso Fachantidis, Céline Mouffe, Michèle Pans, Michael Rusinek, Sana Sellami
- Rédaction: Bastien Castiaux, Jean-Paul Denayer, Clarisse Van Tichelen
- Secrétariat de rédaction: Alain Cabaux
- Mise en page: Simonne Loison
- Site Web: www.ccecrb.fgov.be
- Éditeur responsable: Kris Degroote, Avenue de la Joyeuse Entrée 17-21, 1040 Bruxelles

DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Le cadre (para)fiscal



Dans l'accord interprofessionnel 2017-2018, les interlocuteurs sociaux ont identifié la mobilité comme un défi sociétal à propos duquel ils souhaitent poursuivre leurs travaux. Par son pouvoir incitatif et son influence sur les comportements, le cadre (para)fiscal des déplacements domicile-travail – lesquels relèvent du champ de compétence des interlocuteurs sociaux- est un instrument important qui peut apporter des solutions aux problèmes de mobilité que connaît notre pays (CCE, 2015). Le présent article a été réalisé avec l'aide du SPF Finances et de l'ONSS. Dans un premier temps, il dresse un état des lieux du cadre (para)fiscal actuel des déplacements domicile-travail et ce, par moyen de transport. Dans un second temps, il présente des pistes susceptibles de rendre ce cadre mieux à même de faciliter la multimodalité et d'encourager l'usage de moyens de transport durables lors des déplacements domicile-travail.

UN INSTRUMENT CONTRIBUANT À SOLUTIONNER LES PROBLÈMES DE MOBILITÉ

Les problèmes de mobilité que connaît la Belgique sont de plus en plus accrus. La Belgique, avec à sa tête les villes d'Anvers et de Bruxelles, est l'un des pays d'Europe les plus embouteillés, ce qui a des conséquences négatives pour le citoyen, l'économie et la société. Cette situation est d'autant plus préoccupante que le Bureau fédéral du Plan prévoit au cours de la période 2012-2030 une augmentation conséquente des besoins de mobilité des citoyens et des entreprises belges. Les déplacements domicile-travail devraient croître de 4,8 % sur la période 2012-2030, soit une croissance annuelle de 0,3% (BFP, 2015). Ils représentent un quart de l'ensemble des déplacements et contribuent dès lors à la congestion du trafic (plus de 60 % du trafic pendant les heures de pointe) (SPF Mobilité et Transports, 2014). Par son pouvoir incitatif et son influence sur les comportements, le cadre (para)fiscal des déplacements domicile-travail est un instrument important qui peut apporter des solutions aux problèmes de mobilité que connaît notre pays (CCE, 2015).

CADRE FISCAL

Le principe général de la législation fiscale concernant l'intervention patronale¹ dans les coûts des déplacements domicile-travail² est qu'elle est exonérée d'impôt tant à l'impôt des personnes physiques (IPP) qu'à l'impôt des sociétés (ISOC). Elle n'est donc pas considérée comme une rémunération.

Du point de vue fiscal, l'intervention patronale pour un moyen de transport est exonérée dès que celui-ci est au moins utilisé pour les déplacements domicile-travail – peu importe s'il est également utilisé pour les déplacements professionnels³ ou strictement privés⁴ – contrairement au niveau parafiscal, où

¹ Dans cet article, nous entendons par intervention patronale toute intervention de l'employeur liée aux déplacements domicile-travail peu importe le moyen de transport (voiture de société, transports en commun, vélo, covoiturage, voiture privée etc).

² Les déplacements domicile-travail font partie des déplacements privés puisqu'ils sont effectués sur le temps privé des travailleurs.

³ Un déplacement professionnel est un déplacement dans le cadre d'une mission dont l'employeur doit obligatoirement rembourser les frais à son (ses) travailleur(s).

⁴ Lorsque nous parlons de déplacements strictement privés, ce sont donc des déplacements effectués hors domicile-travail.

l'ONSS, comme expliqué ci-dessous, demande de prouver que le moyen de transport est uniquement utilisé pour les déplacements domicile-travail et non pour les déplacements strictement privés afin que l'intervention soit exonérée parafiscalement. Par exemple, l'avantage de toute nature que constitue la mise à disposition d'un vélo d'entreprise sera exonéré fiscalement à partir du moment où ce dernier est utilisé dans les déplacements domicile-travail, peu importe s'il est aussi utilisé pour effectuer des déplacements strictement privés.

Le tableau des pages 7-8 synthétise le cadre fiscal actuel pour les travailleurs et pour les employeurs selon le moyen de transport utilisé lors des déplacements domicile-travail. Pour les travailleurs, c'est le cas de déduction forfaitaire (et non réelle) des charges professionnelles qui est retenu⁵.

Les transports en commun publics

Pour les transports en commun publics (train, tram, bus et métro), le montant de l'intervention patronale pour couvrir partiellement ou totalement le coût de leur utilisation est totalement exonéré d'impôt.

Les « autres » moyens de transport

Pour les « autres » moyens de transport (voiture, moto, cyclomoteur, ...), l'intervention patronale est exonérée fiscalement pour un montant maximal de 390€⁶ par an (peu importe la distance domicile-travail). Les déplacements domicile-travail à pied peuvent également bénéficier de cette exonération fiscale de 390€ par an. En effet, en l'absence de législation spécifique, ils sont considérés comme « autres » moyens de transport. Il en va de même pour les systèmes de transports partagés (cambio, villo etc).

Le vélo

L'octroi de l'indemnité vélo est totalement indépendant du type de vélo utilisé (peu importe qu'il s'agisse d'un vélo de course, d'un vélo hybride, d'un vélo électrique, d'un VTT, etc.). Pour le vélo électrique, celui-ci doit avoir une vitesse maximale de 25km/h, une puissance maximale de 250 watts et le moteur peut fournir une force de propulsion uniquement lorsque le conducteur pédale activement. Le speed pedelec de plus de 25 km/heure n'est donc pas considéré comme un vélo. Les déplacements domicile-travail en speed pedelecs peuvent être indemnisés comme pour les « autres » moyens de transport. Cependant, le Conseil des Ministres du 18 mai 2017 a pris la décision d'élargir la catégorie de vélo

⁵ Concernant l'impôt sur les personnes physiques, c'est principalement l'article 38, §1er, alinéa 1er, 9° et 14° du Code des impôts sur les revenus 1992 (CIR 1992) qui est la source de droit :

« 9° pour le travailleur, dont les frais professionnels sont fixés forfaitairement conformément à l'article 51, les indemnités accordées par l'employeur en remboursement ou paiement des frais de déplacement du domicile au lieu du travail, dans la mesure où le travailleur utilise pour effectuer ce déplacement: a) un transport public en commun: pour le montant total de l'indemnité; b) un transport collectif des membres du personnel organisé par l'employeur ou par un groupe d'employeurs: pour un montant limité au prix d'un abonnement première classe en train pour cette distance; c) un autre moyen de transport que ceux visés sous a ou b: pour un montant maximum de 250 EUR » (montant de base) « par année ». Ce dernier montant doit être indexé et correspond à 390 euros pour les revenus 2017.

« 14° a) l'indemnité kilométrique allouée pour les déplacements effectivement faits en bicyclette entre le domicile et le lieu de travail à concurrence d'un montant maximum de 0,145 EUR » (montant de base – 0,23 EUR pour les revenus 2017) « par kilomètre ; b) l'avantage résultant de la mise à disposition d'une bicyclette et d'accessoires, y compris les frais d'entretien et de garage, qui est effectivement utilisée pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail »,

⁶ Exercice d'imposition 2018, revenus 2017.

électrique aux vélos qui ont une vitesse maximale de 45 km/h⁷. Pour les travailleurs qui se déplacent en vélo pour se rendre au travail, l'intervention patronale est exonérée fiscalement pour un montant maximal de 0,23€/km⁸. Du point de vue de l'employeur, ce dernier peut déduire à 120% certains frais d'investissements dans des infrastructures pour le vélo (investissements dans un garage, dans des vestiaires et des sanitaires).

Le transport collectif organisé (TCO)

La législation distingue deux types de transport collectif organisé par l'employeur.

D'une part, il existe le transport collectif (minimum deux personnes) organisé par l'employeur avec un chauffeur (par exemple, un minibus). Le montant de l'intervention patronale pour encourager les travailleurs à utiliser ce moyen de transport est exonéré à l'IPP pour un montant maximal d'un abonnement de train en première classe pour la même distance (même si dans les faits, le travailleur ne supporte aucun frais puisque c'est un transport organisé et financé par l'employeur). Concernant l'ISOC, l'employeur peut déduire son intervention et peut bénéficier d'une déduction à 120% des frais liés au TCO.

D'autre part, il existe le covoiturage organisé par l'employeur, soit avec une voiture privée (qui appartient au travailleur), soit avec une voiture de société. Si le covoiturage se fait avec une voiture privée, l'intervention patronale est exonérée tant pour le chauffeur que pour le passager pour un montant maximal d'un abonnement de train de première classe pour la même distance. S'il est effectué avec une voiture de société, l'avantage de toute nature sur cette dernière est totalement exonéré pour le chauffeur si trois conditions sont remplies simultanément :

- (1) L'employeur fixe les règles, surveille l'utilisation et établit une convention collective ou des conventions individuelles entre lui et chaque travailleur ;
- (2) La part du covoiturage dans le trajet total domicile-travail s'élève pour le travailleur-chauffeur à au moins 80 % ;
- (3) Le véhicule concerné n'est pas utilisé pour des déplacements strictement privés.

Pour le passager, l'avantage social résultant de l'utilisation du TCO pour les déplacements domicile-travail est également exonéré aux mêmes conditions.

Lorsque le passager paye une indemnité au chauffeur afin de couvrir les frais, ce dernier n'est pas imposé sur cette indemnité si les contributions de tous les passagers ne dépassent pas l'indemnité kilométrique que l'état attribue à son personnel pour les déplacements professionnels⁹.

Lorsque les travailleurs effectuent du covoiturage sans que ce dernier ne soit organisé par l'employeur, alors l'intervention patronale est exonérée fiscalement tant pour le chauffeur que pour le passager pour un montant maximal de 390€ par an.

⁷ Un projet de loi en ce sens sera prochainement présenté à la Chambre : <http://vanoverveldt.belgium.be/nl/fiscale-regeeling-voor-snelle-elektrische-fiets>

⁸ Montant pour l'exercice d'imposition 2018 – revenus 2017 (indexé annuellement).

⁹ 0,3363 euro par kilomètre du 1er juillet 2016 au 30 juin 2017

La voiture de société

La voiture de société bénéficie d'un traitement fiscal spécifique. L'avantage de toute nature (ATN)¹⁰ résultant de la mise à disposition d'une voiture de société est imposé à l'IPP. Cet avantage est fonction de la valeur catalogue du véhicule, de l'âge du véhicule et des émissions de CO₂. Il ne peut jamais être inférieur à 1280 euros par an (montant pour les revenus 2017). Si la voiture de société est utilisée pour les déplacements domicile-travail, le travailleur bénéficie d'une exonération fiscale pour « autres » moyens de transport pour un montant maximal de 390€ par an.

Du côté de l'employeur, 17% de l'ATN sont considérés comme dépense non admise et sont donc imposés et si une carte de carburant est également mise à disposition, 40%¹¹ de l'ATN sont alors considérés comme une dépense non admise. De plus, l'employeur peut déduire la TVA (21%) sur la voiture de société en fonction du pourcentage d'usage professionnel¹² de la voiture. Dans les faits, il est admis que la TVA déductible sur la voiture de société est déterminée forfaitairement à hauteur de 35%. L'employeur peut mettre à disposition du travailleur une carte de carburant. La TVA sur cette dernière est également déductible forfaitairement à hauteur de 35%. Par ailleurs, une dépense non admise (DNA) sur la carte de carburant et le leasing doit être comptabilisée. Pour le leasing, le pourcentage de déductibilité de la DNA dépend du taux d'émission de CO₂ de la voiture de société. On peut soustraire 70% de l'ATN sur le montant du leasing HTVA. Pour la carte de carburant, la DNA est de 25% sur le montant de la carte de carburant HTVA duquel on peut soustraire 30% de l'ATN.

Le vélo d'entreprise

Pour le vélo d'entreprise, il y a lieu de préciser la définition, qui est la suivante : le vélo d'entreprise peut être un vélo classique, hybride ou électrique (si vitesse maximale de 25km/heure, puissance maximale de 250 watts et si le moteur fournit une propulsion uniquement lorsque le conducteur pédale activement). Les VTT et vélos de course ne sont pas compris dans cette définition du vélo et constituent dès lors un avantage de toute nature imposable. L'exonération fiscale pour l'indemnité vélo (maximum 0,23€/km) est cumulable avec l'exonération de l'avantage de toute nature résultant de la mise à disposition d'un vélo d'entreprise. De plus, à l'IPP, l'intervention patronale dans les frais d'accessoires, d'entretien et de garage est exonérée. Du point de vue de l'employeur, il bénéficie d'une déduction à 120% des frais d'achat, des frais pour encourager l'utilisation du vélo (investissements dans un garage, vestiaires et sanitaires) et des frais d'entretien, d'accessoires et de réparation.

10 L'avantage de toute nature est une estimation par le législateur de la valeur d'un avantage que l'employeur ou une entreprise accorde à un travailleur (par ex. une voiture de société). Le fisc considère un avantage de toute nature comme un revenu professionnel. Le travailleur qui le reçoit doit donc payer un impôt sur le montant correspondant à la valeur de l'avantage de toute nature. L'avantage de toute nature est calculé à partir des émissions de CO₂, de la valeur catalogue et de l'âge de la voiture.

11 Avant le 1^{er} janvier 2017, seuls 17% de l'ATN étaient considérés comme dépense non admise. Ce pourcentage a été augmenté à 40% pour les voitures avec carte de carburant au 1/01/2017 par la loi-programme du 25 décembre 2016.

12 Par usage professionnel, on entend uniquement les déplacements professionnels ; sont donc exclus les déplacements domicile-travail et les déplacements strictement privés.

DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Le cadre (para)fiscal

Cadre fiscal		
Moyen de transport	Pour le travailleur (IPP) (en cas de déduction forfaitaire des charges professionnelles)	Pour l'employeur (ISOC)
Train	Exonération fiscale du montant de l'intervention patronale	Déduction du montant de l'intervention patronale
Tram-Bus-Métro	Exonération fiscale du montant de l'intervention patronale	Déduction du montant de l'intervention patronale
«Autres» moyens de transport (dont voiture privée et à pied)	Exonération fiscale du montant de l'intervention patronale (pour un montant maximal de 390€/an)	Déduction du montant de l'intervention patronale
Voiture de société	Imposition de l'ATN avec déduction de la contribution personnelle (3)	Imposition sur 17% ou 40% (si carte essence) de l'ATN via DNA (Dépenses non admises)
	Exonération fiscale pour «autres» moyens de transport si utilisé pour les déplacements domicile-travail (max 390€/an)	65% de la TVA non-déductible sur la voiture de société et la carte essence DNA sur la carte essence (25%) et le leasing (dépend du taux d'émission de CO2)
Vélo (1)	Exonération fiscale du montant de l'intervention patronale (si max 0,23€/km)	Déduction du montant de l'intervention patronale Déduction de 120% des frais pour encourager l'utilisation du vélo (investissements dans un garage, des vestiaires et des sanitaires)

Cadre fiscal des déplacements domicile-travail selon le moyen de transport



DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Le cadre (para)fiscal

	Exonération fiscale du montant de l'intervention patronale (si max 0,23€/km)	Déduction de 120% des frais pour encourager l'utilisation du vélo (investissements dans un garage, des vestiaires et des sanitaires)
Vélo d'entreprise (2)	Exonération de l'ATN	Déduction à 120% des frais d'achat
	Exonération du montant de l'intervention patronale dans les frais d'accessoires, d'entretien et de garage	Déduction à 120% des frais d'entretien, d'accessoires et de réparation
Transport collectif organisé (TCO)		
Transport collectif organisé par l'employeur	Exonération fiscale de l'intervention patronale (pour un montant maximal d'un abonnement de train de première classe pour la même distance)	Déduction de 120% des frais liés aux TCO
		Déduction du montant de l'intervention patronale
Covoiturage organisé par l'employeur	Si voiture de société: exonération fiscale de l'ATN pour chauffeur et passager à trois conditions	
	Si voiture privée: exonération fiscale de l'intervention patronale pour le chauffeur et le passager (pour un montant maximal d'un abonnement de train de 1ère classe pour la même distance)	Déduction du montant de l'intervention patronale
Covoiturage non organisé par l'employeur avec une voiture privée	Exonération fiscale du montant de l'intervention patronale (pour un montant maximal de 390€/an) pour le chauffeur et le passager	Déduction du montant de l'intervention patronale

(1) Sous le terme «vélo», sont compris tous les vélos (y compris le vélo électrique). Le vélo électrique doit avoir une vitesse de maximum 25km/h, une puissance de max 250 watts et le moteur ne peut fournir une propulsion que lorsque le conducteur pédale activement).

(2) Le vélo d'entreprise peut être électrique (sous les conditions ci-dessus), classique ou hybride. Les VTT et vélos de course ne sont pas compris dans ce terme et constituent alors un avantage de toute nature imposable.

(3) L'ATN peut être déduit de l'intervention personnelle du travailleur dans les frais de la voiture de société (sont considérés comme frais: les frais augmentant la valeur catalogue de la voiture ainsi que les frais de carburant pour les déplacements domicile-travail - qu'à la condition que l'employeur mette à disposition une carte essence et que le travailleur prenne à sa charge les frais de carburant).

Utilisation de plusieurs moyens de transport

Lorsqu'un travailleur utilise plusieurs moyens de transport pour se rendre au travail et bénéficie d'une intervention patronale pour chacun de ces moyens de transport, il y a lieu de savoir si les exonérations fiscales respectives de ces différents moyens de transport peuvent être cumulées. L'indemnité exonérée est fixée par moyen de transport utilisé pour le trajet domicile-travail et les diverses exonérations peuvent être cumulées du moment que chaque intervention patronale fasse bien référence à des parties différentes du trajet ou des périodes de l'année différentes. Ainsi, d'un point de vue fiscal, un travailleur se rendant à la gare en voiture, puis utilisant le train pour se rendre au travail peut cumuler l'intervention patronale pour la partie du trajet faite en voiture et celle pour la partie du trajet réalisée en train. Une indemnité vélo peut également être cumulée avec une indemnité pour une voiture privée si le vélo n'est pas utilisé aux mêmes moments de l'année que la voiture. Ces mêmes règles s'appliquent pour la voiture de société et le vélo d'entreprise.

CADRE PARAFISCAL

Le principe général de la législation sociale est que l'intervention patronale dans les coûts des déplacements domicile-travail n'est pas considérée comme une rémunération et il n'y a donc théoriquement pas de cotisations sociales à payer sur ce montant. Si le même moyen de transport est également utilisé pour les déplacements strictement privés, il y a donc théoriquement des cotisations sociales à payer sur cette utilisation strictement privée.

Le tableau de la page 11 synthétise le cadre parafiscal actuel selon le moyen de transport utilisé lors des déplacements domicile-travail.

Les transports en commun publics, voiture privée et vélo

Pour les transports en commun publics (train, métro, tram et bus) utilisés lors des déplacements domicile-travail, l'intervention patronale n'est pas considérée comme une rémunération et il n'y a donc pas de cotisations sociales à payer sur cette dernière. Le même raisonnement vaut pour les interventions patronales dans le cas des « autres » moyens de transport (mais des cotisations sociales doivent être payées sur le montant excédant 0,3363€/km), et dans le cas du vélo (cotisations sociales sur le montant excédant 0,23€/km). Sont compris sous le terme « vélo » : tous les vélos y compris les VTT et les vélos de course. Le vélo électrique doit avoir une vitesse de maximum 25km/h, une puissance de maximum 250 watts et le moteur ne peut fournir une propulsion que lorsque le conducteur pédale activement. Le speed pedelecs de plus de 25 km/heure n'est donc pas considéré comme un vélo. Les déplacements domicile-travail en speed pedelecs peuvent être indemnisés comme pour les « autres » moyens de transport.

Le vélo d'entreprise et la voiture de société constituent à nouveau deux cas spécifiques.

La voiture de société

La mise à disposition d'une voiture de société (pour des déplacements autres qu'uniquement professionnels) n'est pas considérée comme une rémunération, mais l'employeur doit cependant payer une cotisation de solidarité sur la voiture de société (basée sur sa valeur catalogue et son taux d'émission de CO₂).

Le vélo d'entreprise

La mise à disposition d'un vélo d'entreprise n'est pas considérée comme une rémunération lorsque ce dernier est uniquement utilisé pour des déplacements professionnels ou des déplacements domicile-

travail. Par contre, lorsque le vélo d'entreprise est également utilisé pour des déplacements strictement privés, il constitue alors un avantage de toute nature soumis à cotisations sociales. Le montant de ce dernier dépend du prix du vélo et de la durée d'utilisation. Cet avantage est donc uniquement comptabilisé pour les déplacements strictement privés, mais pas pour les déplacements professionnels ou domicile-travail (cela signifie que la part des déplacements professionnels et domicile-travail doit être déduite de l'avantage de toute nature). De plus, l'indemnité kilométrique pour le vélo octroyée dans le cadre des déplacements domicile-travail est également exonérée de cotisations sociales lorsque ceux-ci s'effectuent avec un vélo d'entreprise. Cela signifie qu'un travailleur peut cumuler un vélo d'entreprise avec une indemnité kilométrique pour le vélo pour ses déplacements domicile-travail même si, en réalité, le travailleur n'expose pas de frais puisque le vélo d'entreprise est mis à sa disposition par son employeur. Enfin, les frais d'entretien, d'accessoires et de garage pour le vélo d'entreprise, supportés par l'employeur, ne sont pas qualifiés de rémunération et sont donc exonérés de cotisations sociales.

Outre le vélo d'entreprise, l'ONSS accepte que l'employeur mette à disposition de ses travailleurs d'autres moyens de transport pour les déplacements domicile-travail : segway, hoverboard, trottinette etc... A nouveau, l'avantage de toute nature ne sera pas comptabilisé si ces moyens de transport sont exclusivement utilisés pour des déplacements professionnels et domicile-travail. Un avantage de toute nature sera comptabilisé au prorata des déplacements strictement privés.

Le transport collectif organisé (TCO)

Concernant le TCO, dans le cas où c'est un transport collectif organisé par l'employeur, comme le travailleur ne supporte pas de frais, si l'employeur donne une indemnité au travailleur, celle-ci est considérée comme une rémunération et est donc soumise aux cotisations sociales¹³.

Dans le cas du covoiturage organisé par l'employeur, s'il est effectué avec une voiture de société, l'employeur ne doit pas payer de cotisation de solidarité sur cette dernière s'il respecte les conditions suivantes de manière simultanée :

- (1) L'employeur fixe les règles, surveille l'utilisation et établit une convention collective ou des conventions individuelles entre lui et chaque travailleur ;
- (2) La part du covoiturage dans le trajet total domicile-travail s'élève pour le travailleur-chauffeur à au moins 80 % ;
- (3) Le véhicule concerné n'est pas utilisé pour des déplacements strictement privés.

Si le covoiturage organisé est effectué avec une voiture privée, l'intervention patronale pour le travailleur-chauffeur n'est pas considérée comme une rémunération (pour un montant maximal de 0,3363€/km). Si le travailleur-passager paie une contribution au travailleur-chauffeur, alors cette dernière peut être remboursée par l'employeur et n'est pas considérée comme une rémunération¹⁴. Si le travailleur-passager n'expose pas de frais, une intervention patronale dans les frais de déplacement sera considérée comme de la rémunération et soumise à cotisations sociales. Ces règles régissant le covoiturage organisé avec une voiture privée sont également d'application pour le covoiturage non organisé par l'employeur.


¹³ Il existe cependant une exception légale prévue pour des secteurs où les travailleurs doivent se rendre sur des chantiers (par exemple, le secteur de la construction). Si cela est prévu dans une CCT nationale, une indemnité de mobilité peut, sous certaines conditions, être octroyée aux travailleurs se déplaçant en TCO et être exonérée de cotisations sociales en compensation du temps de déplacement.

¹⁴ Il est à noter que ce cas est très rare. En effet, lorsque ce sont des travailleurs appartenant à la même entreprise qui effectuent ensemble du covoiturage, l'employeur indemnise le chauffeur et non les passagers.

DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Le cadre (para)fiscal

Cadre parafiscal des déplacements domicile-travail selon le moyen de transport



Moyen de transport	Cadre parafiscal
Train	Pas de cotisations sociales à payer sur le montant de l'intervention patronale
Tram-Bus-Métro	Pas de cotisations sociales à payer sur le montant de l'intervention patronale
«Autres» moyens de transport (dont voiture privée)	Pas de cotisations sociales à payer sur le montant de l'intervention patronale (si max de 0,3363€/km)
Voiture de société	Cotisations de solidarité à payer par l'employeur
Vélo (1)	Pas de cotisations sociales à payer sur le montant de l'intervention patronale (si max de 0,23€/km)
Vélo d'entreprise (2)	ATN du vélo d'entreprise comptabilisé pour les déplacements strictement privés (dépend du prix du vélo et du % de déplacements strictement privés) mais pas pour les déplacements professionnels ou domicile-travail
Transport collectif organisé	
Transport collectif organisé par l'employeur	Si l'employeur donne une indemnité, celle-ci est considérée comme une rémunération (puisque le salarié ne supporte aucun coût dans le TCO)
Covoiturage organisé par l'employeur	Si voiture de société: pas de cotisations de solidarité à payer sous trois conditions à respecter simultanément Si voiture privée: pas de cotisations sociales à payer sur le montant de l'intervention patronale (si max de 0,3363€/km)
Covoiturage non organisé par l'employeur	Si voiture privée: pas de cotisations sociales à payer sur le montant de l'intervention patronale (si max de 0,3363€/km)

(1) Sous le terme «vélo», sont compris tous les vélos (y compris VTT et vélos de course). Le vélo électrique doit avoir une vitesse de maximum 25km/h, une puissance de max 250 watts et le moteur ne peut fournir une propulsion que lorsque le conducteur pédale activement.

(2) Sous le terme «vélo d'entreprise», peuvent être mis à disposition: un vélo classique, un segway, un hoverboard, un vélo électrique (avec une vitesse maximale de 25 km/heure et une puissance maximale de 250 watts).

Utilisation de plusieurs moyens de transport

Le cadre parafiscal autorise une combinaison de différents moyens de transport pour les déplacements domicile-travail : pour différentes parties du trajet (par exemple, le vélo puis le train) ou pour le même trajet mais à différentes périodes (par exemple, le vélo en été et la voiture en hiver). Lorsque les moyens de transport sont effectivement utilisés pour les déplacements domicile-travail, l'intervention patronale n'est pas considérée comme une rémunération et n'est donc pas soumise aux cotisations sociales.

UN CADRE (PARA)FISCAL D'AVANTAGE HARMONISÉ

Les législations sociale et fiscale diffèrent sur différents aspects des déplacements domicile-travail. Tout d'abord, concernant les « autres » moyens de transport (voiture, moto, cyclomoteur, déplacements à pied...), l'intervention patronale est exonérée fiscalement pour un montant maximal de 390€ par an tandis qu'elle est exonérée socialement pour un montant maximal de 0,3363€/km.

Ensuite, l'ONSS accepte que l'employeur mette à disposition de ses travailleurs de nouveaux moyens de transport (segway, trottinette...) pour les déplacements domicile-travail tandis que le fisc ne les accepte à priori pas.

Enfin, concernant le TCO, d'une part, l'intervention patronale pour le travailleur-passager dans le cadre du covoiturage ou d'un transport collectif (minibus) organisés par l'employeur est exonérée fiscalement tandis qu'elle est considérée comme une rémunération par l'ONSS (et est donc soumise à des cotisations sociales) puisque dans ces cas-là, le travailleur ne supporte aucun frais. D'autre part, l'intervention patronale pour le travailleur-chauffeur en voiture privée est exonérée fiscalement pour un montant maximal d'un abonnement de train de première classe pour la même distance et parafiscalement pour un montant maximal de 0,3363€/km.

UN CADRE FISCAL ET PARAFISCAL SIMPLIFIÉ

Nous constatons que la limite de l'exonération fiscale pour l'intervention patronale diffère en fonction du moyen de transport : pour le vélo, elle est de 0,23€/km, pour les « autres » moyens de transport, elle est de 390€ par an et pour le TCO, elle se limite à un abonnement de première classe en train pour la même distance. Le même constat peut être fait pour la législation sociale, mais dans une moindre mesure puisque la limite pour le vélo est de 0,23€/km tandis qu'elle est de 0,3363€/km pour les « autres » moyens de transport et pour le TCO.

Nous constatons également que les speed pedelecs et les vélos électriques de plus de 25 km/heure appartiennent à la catégorie des cyclomoteurs et ne peuvent donc pas bénéficier d'une indemnité vélo. L'intervention patronale qui est exonérée fiscalement se limite donc à 390€ par an. Or, dans l'hypothèse d'un travailleur à temps plein, le montant forfaitaire de 390€ par an correspond à une indemnité kilométrique (0,23€/km) pour une distance domicile-travail de moins de 4 km parcourue en vélo. La déduction fiscale pour un vélo électrique de plus de 25 km/h semble donc moins importante que pour un vélo électrique de maximum 25km/h (0,23€/km, peu importe la distance domicile-travail). La situation est inversée concernant la législation sociale : le vélo de maximum 25km/h bénéficie d'une exonération pour maximum 0,23€/km, tandis que celui de plus de 25 km/h bénéficie d'une exonération pour maximum 0,3363€/km. De plus, au niveau fiscal, il existe une réduction d'impôt pour l'achat d'un véhicule électrique. Est considéré comme véhicule électrique, une motocyclette, un tricycle ou quadricycle électrique (SPF Finances, 2017b). Le vélo électrique n'entre pas en compte pour cette réduction d'impôt.

DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Le cadre (para)fiscal

Enfin, le fait que la législation sociale diffère selon le type de déplacements décourage la multimodalité. En ce qui concerne la législation fiscale, du moment que le moyen de transport est également utilisé pour les déplacements domicile-travail (peu importe qu'il soit aussi utilisé pour des déplacements professionnels et/ou strictement privés), l'intervention patronale est exonérée selon les règles exposées. Par contre, selon la législation sociale, toute intervention patronale dans les coûts des déplacements autres que domicile-travail ou professionnel est considérée comme une rémunération et est donc soumise à cotisations sociales (exception faite de la voiture de société, qui peut être utilisée pour tous les types de déplacements, mais qui est soumise à une cotisation de solidarité). En théorie, cela peut sembler logique, mais dans la pratique il est parfois très compliqué pour un employeur de devoir rassembler les justifications qui démontrent que le moyen de transport est uniquement utilisé pour les déplacements domicile-travail et professionnel. Cette règle freine certainement l'octroi d'un vélo d'entreprise dont, au contraire des voitures de société, l'utilisation pour les déplacements strictement privés donne lieu à l'imposition de l'ATN en résultant. Il en va de même pour certains produits de transport en commun tels que Railease, des Railpass, tickets de train, tram, bus ou métro. En théorie, cette règle concerne aussi les abonnements de transport en commun mais dans la pratique il ne peut être vérifié que les abonnements sont également utilisés à des fins purement privées (pensons par exemple, à l'abonnement STIB qui couvre toute la Région Bruxelles-Capitale).

UN CADRE (PARA)FISCAL POUR LES NOUVEAUX MOYENS DE TRANSPORT

Les systèmes de partage de vélos et de voitures, qui continuent à se développer, ne disposent pas encore d'un cadre (para)fiscal. Si un employeur décide d'indemniser (certains de) ses membres du personnel pour leurs déplacements domicile-travail effectués via l'un de ces systèmes, cette indemnité est considérée aussi bien par le fisc que par l'ONSS comme une rémunération ordinaire qui est soumise à la fois à l'impôt des personnes physiques et aux cotisations de sécurité sociale patronales et personnelles.

L'ONSS accepte les nouveaux moyens de transport (segway, trottinette, etc) que l'entreprise mettrait à disposition de ses travailleurs pour leurs déplacements domicile-travail, avec la même réglementation que pour le vélo d'entreprise. Du côté du fisc, ces nouveaux moyens de transport sont considérés comme une rémunération ordinaire soumise à l'IPP.

BIBLIOGRAPHIE

Bureau fédéral du Plan (2015), « Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030 », Service public fédéral « Mobilité et Transports », 130 p.

Conseil central de l'économie (2015), « Avis sur les principes de base pour une politique de mobilité durable ».

Conseil central de l'économie (2016), « Inventaire des secrétariats du CCE, CNT et des CES régionaux avec des informations et données disponibles pour calculer le coût actuel des déplacements domicile-travail en Belgique ».

KBC (2017), « Brochure fiscale : voitures de société 2017 ».

Securex (2014), « Rémunération : remboursement des frais de transport ».

SPF Finances (2017a)

SPF Finances (2017b)

SPF Mobilité et Transports (2014), « Communiqué de presse du 11 septembre 2014 : La voie vers votre mobilité durable ».

Verbrugge, F. (2016), « Guide de la réglementation sociale pour les entreprises », Partena, n°1589.

DETACHERING BINNEN DE EUROPESE UNIE

Kosten en baten



In haar conjunctuurrapporten stelt de bijzondere raadgevende commissie voor het Bouwbedrijf vanaf het derde kwartaal van 2011 vast dat de sectortewerkingstelling waarvoor bijdragen betaald worden aan het Belgische socialezekerheidsstelsel stelselmatig terugloopt. Daar waar er per einde van het derde kwartaal van 2011 ca. 217.000 werknemers actief waren stabiliseert zich dat nu, einde 2016, op ca. 200.000.

Ondertussen stelt men vast dat de tewerkingstelling met Limosa-melding¹ (detachering), zeker na 2012 en tot in 2015, flink is gestegen. De Limosa-melding is nodig voor zowel werknemers en zelfstandigen, die uit het buitenland tijdelijk in België komen werken.

Deze werknemers die tijdelijk naar een ander EU-land worden gedetacheerd, blijven gedekt door de sociale zekerheid van het land waar zij zijn gedomicilieerd. Vaak zijn de sociale bijdragen in het land van herkomst lager dan in België en hierdoor is de tewerkingstelling van gedetacheerde werknemers goedkoper dan deze van Belgische werknemers.

Het Hoger Instituut voor de Arbeid van de KU Leuven² organiseerde een conferentie waarop de problematiek van de detachering uitgebreid werd belicht: "Intra-EU-detachering: kosten en baten".³

De detacheringsrichtlijn van 1996 bepaalt de regels die moeten nageleefd worden. Zo hebben gedetacheerde werknemers recht op de zogenaamde "harde kern" van de dwingende bepalingen inzake de loon- en arbeidsvoorwaarden van de staat van ontvangst (bijvoorbeeld minimumlonen). Voor het overige blijft op de gedetacheerde werknemer in beginsel het arbeidsrecht van de uitzendstaat van toepassing. Hetzelfde geldt op het vlak van sociale zekerheid.

Door een aantal sprekers wordt benadrukt dat deze regeling vele jaren op voldoening gevende wijze gewerkt heeft. De politieke gevolgen van de "val van de Berlijnse muur" brengen hierin verandering. In 2004 treden meerdere voormalige "Oostblok"-landen⁴ toe tot de Europese Unie, in 2007 gevolgd door Bulgarije en Roemenië. Door het verschil in levensstandaard wordt de mogelijkheid om vanuit deze landen te gaan werken in "West-Europa", onder het statuut van detachering, zeer aantrekkelijk.

Al bij al blijft het fenomeen, gemeten op een Europese schaal, nog beperkt qua omvang. In 2015 wordt het geraamd op ca. 0,6% van de totale tewerkingstelling in de EU/EFTA, dit komt overeen met 2,05 miljoen uitgegeven A1- documenten.⁵ Het aantal uitgegeven A1-documenten is in 2015 wel meer dan verdubbeld sinds 2009. Het gaat hem dan zowel over gedetacheerde werkkrachten in 1 land (art. 12) als in 2 of meerdere landen (art. 13).

¹ Online melding voor buitenlanders die tijdelijk in België komen werken

² Prof. J. Pacolet en F. De Wispelaere

³ Deze conferentie vond plaats op 28 april 2017 in Leuven.

⁴ Estland, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen, Polen, Slovenië, Slovakije en Tsjechië

⁵ Het A1 document is een verklaring betreffende de sociale zekerheidswetgeving die op een persoon van toepassing is als hij/zij in meer dan één EU-lidstaat werkt. Het bevestigt zijn/haar sociale zekerheidssituatie voor de periode die in de verklaring is opgenomen en geeft aan in welk land hij/zij sociale zekerheidsbijdragen moet betalen.

De eerder beperkte omvang op Europese schaal verhindert niet dat er bezorgdheid en commotie ontstaat in een aantal lidstaten. In absolute getallen zijn de belangrijkste "ontvangende" lidstaten⁶ Duitsland (ca. 420.000), Frankrijk (ca. 170.000) en België (ca. 150.000). Het valt op dat het aandeel in België relatief hoog is in vergelijking tot de omvang van de arbeidsmarkt.

Uit de data van de HIVA-studie blijkt eveneens dat de detacheringen zich sterk concentreren in de bouwsector. Van alle intra-Eu detacheringen gaat 41,6% naar de bouwsector, gevolgd door de industrie (met uitsluiting van de bouw). Ook blijkt dat de detacheringstroom zich niet beperkt tot de stromen tussen de "nieuwste" leden (EU13) en de "oudere" leden (EU15) maar zich ook afspeelt binnen de landen van de EU15. Meer dan de helft van de detacheringen vinden plaats tussen buurlanden. Voor de detacheringen in 2 of meerdere landen (art. 13) valt het grote aandeel van de transportsector op (34,2%).

De HIVA-studie komt tot het besluit dat er binnen Europa nog werk te verzetten valt om kwalitatief en kwantitatief te komen tot goede databanken. Dit vraagt om meer consolidatie, meer stroomlijning tussen de lidstaten. Er bestaan vandaag nog substantiële verschillen voor de aanpak inzake datacollectie tussen de verschillende lidstaten en sectoren.

De HIVA-studie onderstreept dat België een belangrijk "ontvangend" land is. Het aandeel van de ontvangen A1-documenten (art. 12) bedraagt ca. 25% van de totale tewerkstelling in de bouwsector, het gemiddelde voor de EU bedraagt ca. 4%. In haar conjunctuurverslagen heeft de brc Bouw er al op gewezen dat dit wijst op een substitutie van aan de R.S.Z. onderworpen tewerkstelling naar gedetacheerde tewerkstelling. De HIVA-studie bevestigt dit, maar stipt tevens aan dat verder onderzoek moet worden verricht om het fenomeen correct te kaderen. In welke mate is er sprake van substitutie en faalt de arbeidsmarkt of is er eerder een gebrek aan de juiste vaardigheden in België? Is detachering niet eerder geconcentreerd bij de "grote" spelers? Om meer evenwichtige uitspraken te doen over complementariteit of subsidiariteit lijkt het wenselijk om te kijken naar sub-sectoren. Deze vragen worden verder in het artikel nog uitgediept.

De onderzoekers hebben, om de studie uit te voeren, beroep kunnen doen op een aantal Belgische instrumenten. Een belangrijke input komt uit de GOTOT-IN databank die het aantal in België ontvangen A1-documenten registreert. Via de LIMOSA-databank kan achterhaald worden hoeveel meldingen er gebeuren onder de detacheringsrichtlijn en hoeveel individuele personen schuilgaan achter deze meldingen. Dit wordt verder aangevuld met informatie over de gedetacheerde persoon (land van herkomst, werknemer of zelfstandige, zijn/haar nationaliteit, ...), de duurtijd van de opdracht, de activiteit, ... Door deze gegevens te linken aan de Bel-first databank krijgt men een beeld van de bedrijven die van deze diensten gebruik maken. Data van de NBB en Eurostat vervolledigen de gegevensbronnen.

Deze gegevens leren dat het aantal LIMOSA-tewerkgestelden verdubbelde tussen 2011 en 2015 en dat de bouwsector bijna 62% van de detacheringen in België voor zijn rekening neemt.

Een zeer groot deel van de gedetacheerden werkt voor een werkgever uit een buurland (Nederland: 26,5%; Frankrijk: 7,7%; Duitsland: 9,1%) of voor een Poolse werkgever (13,6%). Bepaalde landen leveren zo goed als exclusief werkkrachten voor de bouw (Polen, Portugal, Roemenië, Slovakije, Slovenië). De werkkrachten van Franse of Duitse "origine" zijn in meerderheid in andere sectoren dan de bouw tewerkgesteld. Het aandeel van de zelfstandigen voor alle LIMOSA-meldingen bedraagt 15%, maar loopt op naar 19% in de bouwsector. Het aandeel van de zelfstandigen in de bouw is groot voor bepaalde landen (Polen: 40%; Slovenië: 75%). De gedetacheerde werknemers zijn in grote meerderheid (76%) aan de slag in onderaannemingsbedrijven.

⁶ Gemeten naar het aantal art. 12 A1-documenten

DETACHERING BINNEN DE EUROPESE UNIE

Kosten en baten

De gemiddelde duurtijd van de detachering per aanmelding is in de periode 2010-2015 flink naar boven herzien. Waar deze nog werd berekend op 23 dagen in 2010 blijkt dat de duurtijd opgelopen is tot ca. 80 dagen in 2015. 56% van de detacheringen duren minder dan 1 maand, 17 % van de detacheringen duren langer dan 6 maand. Deze gegevens, in combinatie met het aantal keer dat een individu gemeld werd voor een detachering (geraamd op ca. 3 maal per jaar) laten toe om de impact in VTE op de totale tewerkstelling te ramen. Voor de ganse Belgische economie is dat aandeel geleidelijk toegenomen tussen 2011 en 2015 van 2,7% tot 4,4%. Maar de cijfers voor de bouwsector zijn veel hoger: het aandeel is toegenomen tussen 2011 en 2015 van 14,2% tot 33,0% (in 2015 wordt het aantal individuele intra-EU-gedetacheerden in de bouw geraamd op 130.600).

Bepaalde deelsectoren voelen de impact van de detachering harder aan omdat er een substitutie-effect optreedt (bouw van gebouwen - ontwikkeling van bouwprojecten, stukadoorswerk, schilderen en glas zetten). Voor één sector wordt aangegeven dat er complementariteit ontstaat (plaatsen van vloer- en wandtegels).

Naar omvang valt het op dat de top 100 van de bedrijven duidelijk meer beroep doet op gedetacheerde werkrachten dan de top 5000. Bedrijven die beroep deden op detachering hebben daarenboven minder geleden onder een terugval van de toegevoegde waarde, de omzet en de tewerkstelling tussen 2011 en 2015.

De redenen voor de toename van het gebruik van gedetacheerde werkrachten blijven divers. Het uiteenlopend aandeel van de detachering in de verschillende lidstaten verdient verder onderzoek.

Naast het evidente voordeel inzake kostprijs van de arbeid hebben vermoedelijk ook het tekort aan arbeidskrachten en de vraag naar flexibiliteit een rol gespeeld. Zonder de inbreng van detachering zou de spanning op de arbeidsmarkt mogelijk groter zijn geweest.

Het voorstel van de Europese Commissie tot herziening van de detacheringsrichtlijn is erop gericht om niet langer alleen naar het minimumloon van de gastlidstaat te kijken, maar ook naar de regels inzake bezoldiging. Daaronder vallen vaak ook andere vergoedingen, zoals bonussen, mobiliteitsvergoedingen en loonsverhoging op basis van arbeidsjaren. Dit zou kunnen leiden tot een toename van het aandeel van de zelfstandigen in de detachering. Zij vallen immers buiten het toepassingsgebied van de Richtlijn. Dit voorstel tot herziening van de detacheringsrichtlijn stuit op weerstand van die landen van waaruit heel wat gedetacheerde werkrachten worden uitgestuurd.

De conferentie van het HIVA heeft ook haar aandacht gewijd aan de situatie in de transportsector. Daarnaast waren er bijdragen over de modellering van dit fenomeen, voor de positie van sociale partners, voor de beleidsmaatregelen inzake sociale dumping en fraude.⁷

In een slotwoord heeft de Staatssecretaris voor Bestrijding van de sociale fraude gewezen op de resultaten die werden geboekt met de genomen sectorspecifieke beleidsmaatregelen (toezicht, inspecties op de werkvloer).

⁷ Alle documenten van de conferentie zijn beschikbaar via <http://hiva.kuleuven.be/nl/nieuws/nieuws-items/Conferentie-Intra-EU-posting-costs-and-benefits-presentations-20170502>

DETACHERING BINNEN DE EUROPESE UNIE

Kosten en baten

De onderzoekers van het HIVA wijzen in hun slotaanbevelingen nogmaals naar

- De noodzaak om de databases verder te “valoriseren”
- De wenselijkheid om de motivaties van de gebruikers te expliciteren

Het verdringingseffect dat de detachering veroorzaakt in de bouwsector is een realiteit, maar ook de positieve aspecten voor de Belgische bedrijven, de Belgische consumenten, de gedetacheerde werkrachten en de buitenlandse bedrijven moeten in rekening worden gebracht.

Tenslotte wordt ook gewezen op de belangrijke rol die weggelegd is voor de sociale partners in de strijd tegen de fraude.

In die context hebben de sociale partners uit de sector een 40 punten plan uitgewerkt. Dit ‘Plan voor Eerlijke Concurrentie in de bouwsector’⁸ werd door de staatssecretaris voor Bestrijding van de sociale fraude en door de Minister voor Middenstand, Zelfstandigen en KMO's samen met de vakbonden, de werkgeversorganisaties en de administratie ondertekend op 8 juli 2015 na overleg in rondetafelgesprekken. Het bevat 40 concrete maatregelen om de sociale fraude en de sociale dumping in de sector efficiënter te bestrijden.

Vele maatregelen uit dit plan werden door de regering doorgevoerd, andere zijn nog “on hold”, zoals een gerichte lastenverlaging van 6 euro per uur (globaal budget ca. 600 miljoen euro) voor de bouwsector. Voor de werkgeverszijde moeten de 40 punten onverminderd worden doorgevoerd en dus ook de 6 euro verlaging. Deze verlaging moet het mogelijk maken om de wig tussen de loonkost van de binnenlandse bouwvakker (loonkost geraamd op 32 euro per uur) en die van de gedetacheerde kracht (loonkost geraamd op 25 à 27 euro per uur) te overbruggen. Deze lastenverlaging is volgens de werkgeversorganisaties noodzakelijk om Belgische tewerkstelling te laten concurreren met niet-frauduleuze buitenlandse detachering.

Volgens de werknemerszijde zouden hierdoor meer mensen aangeworven worden onder het stelsel van de Belgische sociale zekerheid. Hierdoor zal er opnieuw meer tewerkstelling zijn die sociale bijdragen in België betaalt en zullen de RSZ-inkomsten op termijn terug stijgen.

⁸ <http://borsus.belgium.be/sites/default/files/articles/Plan%20concurrentie%20Bouwsector.pdf>

POLITIQUE DE RELANCE

Investissements publics vs contraintes budgétaires

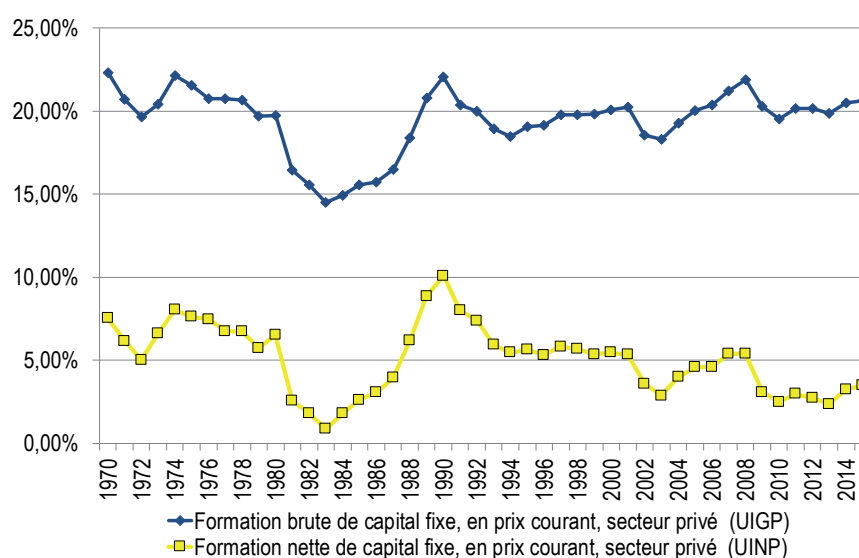


La crise économique de 2008 a été un véritable séisme. L'évènement en lui-même n'est cependant pas le seul fait historiquement remarquable: la reprise économique lente et décevante dans une grande partie du monde dit « développé » l'est également. Une croissance en berne, ou pas de croissance du tout, une inflation très faible, voire des phénomènes de déflation, un taux de chômage élevé et supérieur à son taux structurel, sont autant de traits qui ont caractérisés les économies américaines et européennes durant plusieurs années après la crise.

Aujourd'hui encore en Europe, la reprise de la croissance reste, selon la Commission européenne, très fragile: le chômage est toujours élevé, les taux de croissance de la productivité et de l'activité économique restent en deçà de leurs potentiels, et le niveau des investissements est encore, dans l'ensemble, inférieur à celui d'avant crise (CE, 2017a)

C'est dans ce contexte de reprise économique lente que la contribution des investissements à la croissance a été questionnée. En effet, alors que la consommation privée continue à tirer la croissance économique, les investissements sont eux, selon les termes de la Commission européenne, toujours « décevants » (CE, 2017b, p.1). Par rapport à d'autres périodes de reprise économique, celle que l'Europe a connu après la crise de 2008 fût particulièrement faible aux niveaux des investissements. En perspective internationale, cette faiblesse se vérifie également. Les autres grandes économies avancées, comme les Etats-Unis par exemple, ont vu leurs dépenses en investissement retrouver des couleurs plus rapidement (CE, 2017b, p.11).

Formation brute et nette de capital fixe, en prix courant, secteur privé, % du PIB, Belgique 1970-2015



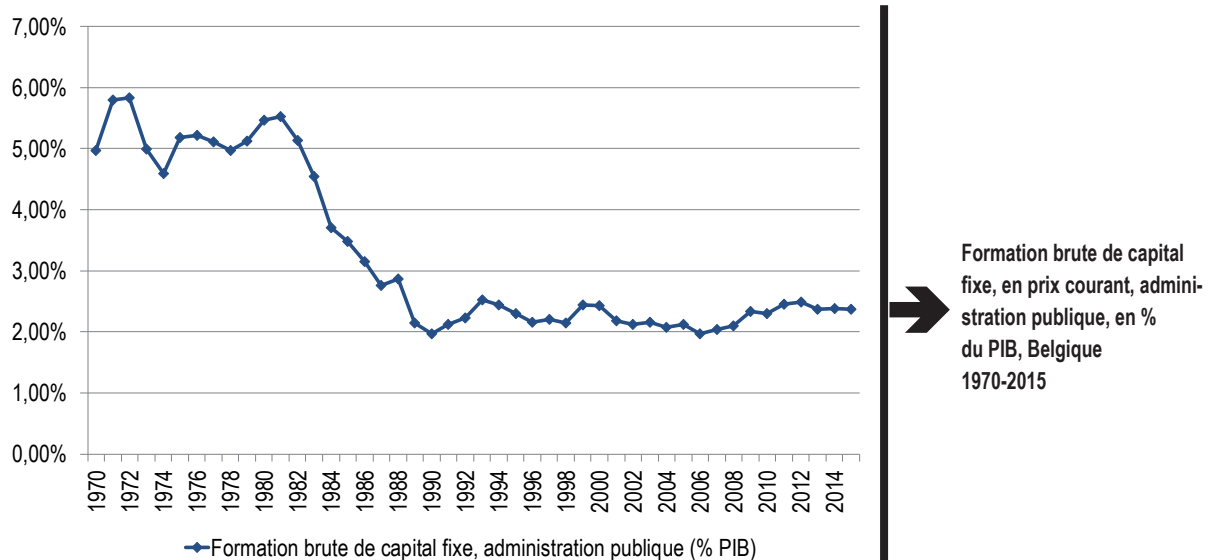
Source : Commission européenne (AMECO)

En ce qui concerne la Belgique, toutes les formes d'investissement ne posent pas le même problème. La formation brute de capital fixe du secteur privé, en prix courant, représente depuis les années 1970

à peu près 20% du PIB. Quant à la formation nette de capital fixe du même secteur, elle connaît depuis son pic du début des années 1990 une tendance à la baisse (voir graphique page précédente). Surtout, la formation nette de capital fixe, en % du PIB, n'a pas retrouvé son niveau d'avant crise. Malgré tout la formation de capital net reste positive et le stock de capital privé net continue donc de croître, les investissements privés continuent donc de jouer un rôle important dans la croissance économique (voir par exemple BNB, 2017).

L'inquiétude porte donc avec beaucoup plus de force sur l'autre grande catégorie de ces dépenses, à savoir les investissements publics. Le problème n'est pas neuf : la Belgique souffre d'un manque d'investissements publics dont les effets se répercutent sur le stock de capital et sur la qualité des infrastructures. En voici quelques constats.

La part des investissements des administrations publiques dans le PIB belge se maintient à un peu plus de 2% depuis le début des années 1990 (voir graphique ci-dessous). Historiquement, ce chiffre s'établissait à plus de 5% dans les années 1970, avant de chuter durant les années 1980 et de se stabiliser au tournant de la décennie suivante. La baisse drastique de la part des investissements dans le PIB s'enclenche en même temps qu'une période de consolidation budgétaire débutée en 1981-1982 (Bisciari et al., 2015).



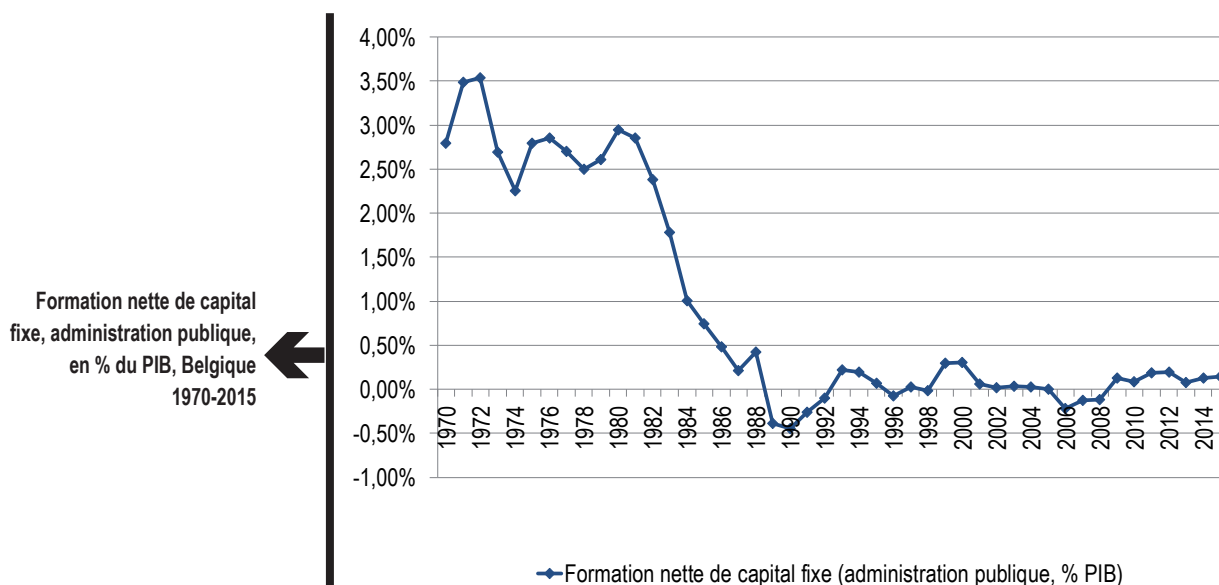
Source : Commission européenne (AMECO)

Le maintien, depuis le début des années 1990, de ce niveau d'investissement des administrations publiques en pourcentage du PIB dissimule une réalité plus inquiétante. D'abord, le fait que les investissements publics aient à peine augmenté en termes réels depuis 1990, et soient encore inférieurs à leur niveau réel de l'année 1980 (Melyn et al., 2016, p.113). Ceci signifie qu'en corrigeant pour l'augmentation des prix, peu d'efforts ont véritablement été réalisés en la matière depuis plus de trente ans.

Ensuite, le fait que le niveau d'investissement des administrations publiques soit trop faible pour maintenir un stock de capital suffisant. La baisse de la part relative de la formation brute de capital fixe

Investissements publics vs contraintes budgétaires

des administrations publiques a enclenché une diminution drastique de la formation nette de capital fixe des administrations publiques, toujours en pourcentage du PIB. Cette dernière est, depuis le début des années 1990, proche de zéro (voir graphique ci-dessous). Pour le même constat, voir CE, 2016a, pp.12-14). Autrement dit, les dépenses brutes d'investissement des administrations publiques ont été si faibles qu'elles ont à peine couvertes la dépréciation (l'usure, le remplacement, etc.) et n'ont pas permis de dégager un capital fixe net.



Source : Commission européenne (AMECO)

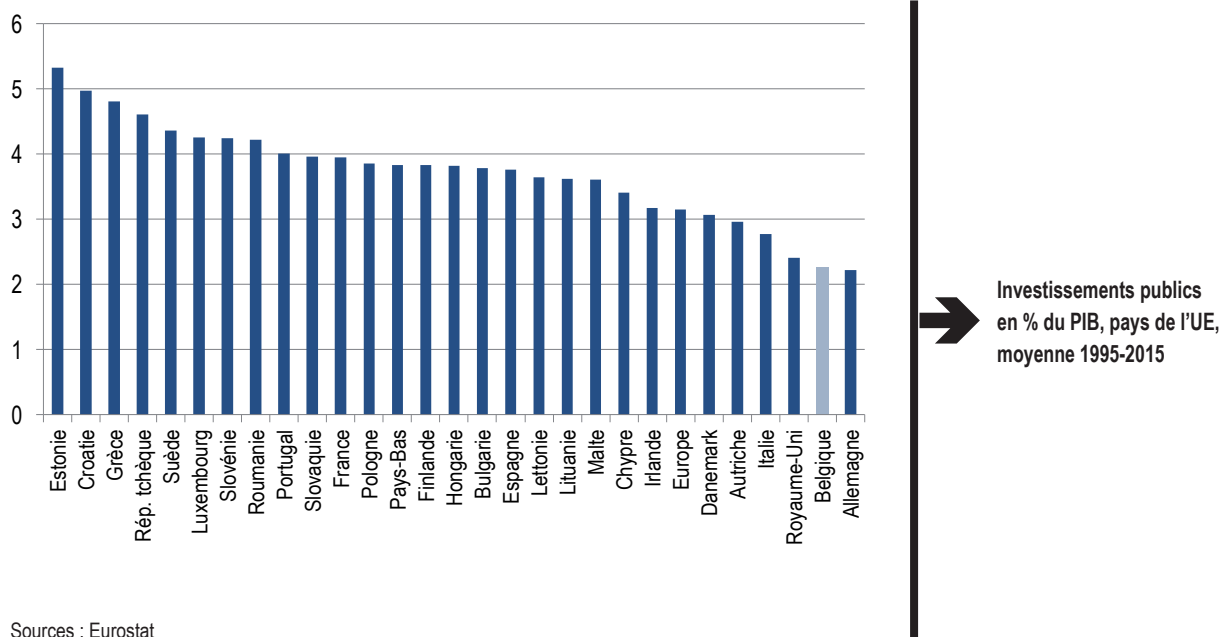
Ceci signifie que le stock d'actifs nets des administrations publiques est resté stable depuis cette période. Étant donné que l'activité économique a continué à croître, la part de ce stock dans le PIB a, quant à lui, décliné (pour le même constat, voir Biatour et al., 2017, pp.15-16).

Les interlocuteurs sociaux membres de la CCS de la Construction au sein du CCE ont déjà, par le passé, établi un diagnostic de la situation des investissements publics en Belgique qui relevaient l'ensemble des constats susmentionnés (CCE, 2016). Ils ont également appelé le gouvernement à répondre aux défis en la matière (CCE, 2017).

En définitive, les investissements publics en % du PIB ont stagné en Belgique depuis un quart de siècle et la formation nette de capital fixe des administrations publiques a donc été nulle. L'évolution historique comparée est également particulièrement inquiétante étant donné la compression drastique des dépenses d'investissement public durant les années 1980, qui a précédé cette stagnation d'un quart de siècle. La Belgique était, en 2007 juste avant la crise, avant-dernière dans le classement des pays de l'Europe des 15 en ce qui concerne tant la formation brute de capital fixe que la formation nette de capital fixe des administrations publiques, en % du PIB. Le seul pays qui faisait alors pire était l'Allemagne.¹ En moyenne, entre 1995 et 2015, la Belgique était le deuxième pays à dépenser

¹ Bien sûr, la Belgique est remontée dans le classement les années d'après crise, non pas parce qu'elle a fait des efforts mais bien parce que plusieurs pays ont dramatiquement coupé dans leurs dépenses publiques en raison des politiques d'austérité qui y ont été poursuivies.

le moins en investissements publics en % de son PIB. À nouveau, le seul pays qui faisait pire était l'Allemagne (voir le graphique ci-dessous). La Belgique se distingue donc en Europe par sa faiblesse et ses mauvaises performances en matière d'investissements publics.



La question qui se pose est évidemment de savoir si cette situation peut perdurer. L'activité économique, qu'elle soit privée ou publique, à but lucratif ou non, peut-elle durablement se développer sur base d'une formation d'actifs nets publics qui stagne et donc sur base d'un stock d'actifs nets qui se détériore en pourcentage du PIB ?

C'est pourquoi, les appels à la relance des investissements publics se multiplient, pas seulement de la part des interlocuteurs sociaux de la CCS Construction du CCE (CCE, 2016 ; 2017), mais aussi de la part d'autres institutions nationales et de nos gouvernements, notamment à travers le pacte national pour les investissements stratégiques du Premier Ministre. De tels appels émanent aussi des différents niveaux européens et de l'OCDE (CE, 2016b ; CE, 2016e ; ECB, 2016 ; CE, 2017 ; Melyn et al., 2016 ; Mourougane et al., 2016 ; Szczepanski, 2016).

De manière générale, il est possible d'identifier trois grands ensembles de justifications à ces appels : des nécessités d'ordre économique et des nécessités d'ordre sociale et écologique.

LA RELANCE DES INVESTISSEMENTS PUBLICS : UNE NÉCESSITÉ ÉCONOMIQUE...

La première des nécessités économiques est celle de la croissance économique à court terme. Par définition, les dépenses publiques dans les investissements sont comptabilisées dans l'activité économique par la mesure du PIB. Augmenter les dépenses publiques stimule donc le PIB. C'est dans cette optique que s'inscrit notamment l'appel à une politique budgétaire positive pour la Zone euro récemment formulé par la Commission européenne (CE, 2016b). Il s'agit ici tout simplement d'une politique de relance et de soutien à l'activité par les investissements publics.

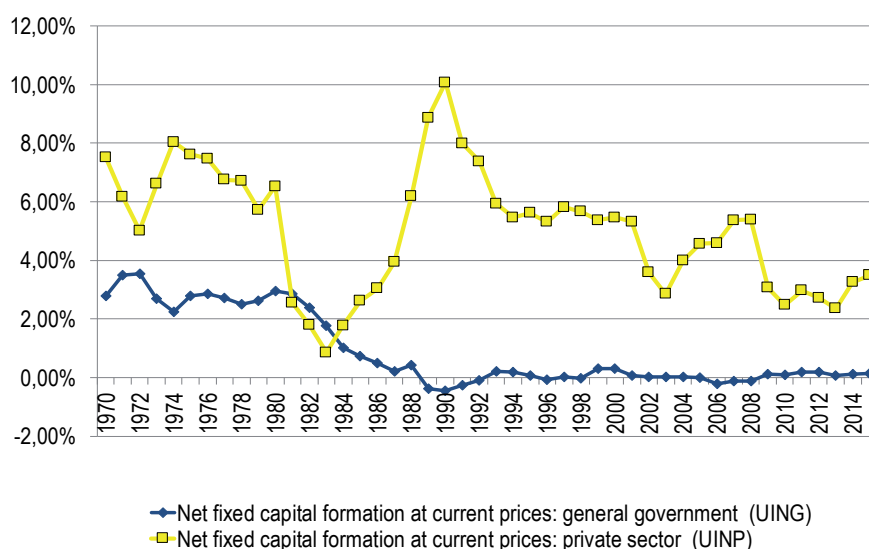
La seconde des nécessités économiques est celle de la croissance économique à plus long terme, en fournissant un environnement propice à la création et au développement d'activités socio-économiques diverses. On pense, par exemple, aux dépenses publiques d'investissement réalisées dans les infrastructures routières et/ou ferroviaires, ou celles consenties dans l'éducation et la santé. Si ces dépenses contribuent à la croissance à court terme lorsqu'elles sont actées, elles ont donc aussi, et même surtout, un effet bénéfique sur la croissance potentielle (voir par exemple Fournier, 2016 ; Mourougane et al., 2016 ; Szczepanski, 2016 ; EC, 2017, p.14).

Les exemples d'estimations de tels effets positifs sont nombreux. Récemment, Abiad et al. (2015) ont montré que, pour un groupe de 17 économies avancées de l'OCDE, une hausse des investissements publics a un effet économique positif tant à court terme qu'à long terme. Elle réduit le chômage et permet même de stimuler l'investissement privé. Fourier (2016) a lui aussi identifié des effets bénéfiques considérables des investissements publics sur la croissance et la productivité du travail, surtout lorsque ces dépenses se rattachent à la santé et à la R&D. Cet effet positif est renforcé par le fait que, dans une grande partie des pays de l'OCDE, le stock de capital public est trop faible.

Concernant la Belgique, une tentative d'estimation des impacts d'une hausse des dépenses publiques dans les investissements a été réalisée par le Bureau fédéral du Plan et montre également des effets globalement positifs sur l'activité économique, à court comme à long terme (Biatour et al., 2017).

Il est intéressant de souligner la possible importance des investissements publics pour les investissements privés. Il a en effet été mentionné précédemment que si ces derniers se portaient plutôt bien, une tendance à la baisse de la formation nette de capital fixe peut être observée depuis le début des années 1990. Si les investissements publics nécessaires au maintien d'un environnement favorable au déploiement de l'activité économique privée font défaut, il est clair que les investissements privés en souffriront. Dans ce cas, la faiblesse des investissements publics aura un impact négatif, à terme, sur leurs équivalents privés, mettant ainsi en péril l'un des moteurs de la croissance belge actuelle.

En mettant les deux séries de formation nette de capital fixe en parallèle, il est possible d'observer la chose suivante. La formation nette de capital fixe du secteur privé, en % du PIB, connaît une tendance à la baisse depuis le début des années 1990, ce qui correspond à la période à partir de laquelle la formation nette de capital fixe des administrations publiques a été presque nulle (voir graphique page suivante). Il n'est pas impossible de considérer que ces deux évolutions soient liées. En l'occurrence, que la détérioration des investissements publics ait effectivement eu un effet négatif sur les investissements privés.



Sources : Commission européenne (AMECO)

Formation nette de capital fixe, administration publique et secteur privé, en % du PIB, Belgique 1970-2015

... SOCIALE ET ÉCOLOGIQUE

Mais la nécessité de relancer les investissements publics n'est pas seulement économique, elle est aussi sociale.

La première nécessité sociale est celle qui consiste tout simplement à assurer aux citoyens des infrastructures de qualité, que ce soit dans la mobilité, l'énergie, la santé ou encore l'éducation. Il s'agit là d'une fonction essentielle de l'Etat qui dépasse la simple dimension économique mise en évidence précédemment.

Il existe cependant une nécessité sociale englobant la précédente et cette fois plus directement liée à la question de la croissance économique. Il s'agit de remettre cette dernière sur les rails et de mettre un terme aux difficultés socio-économiques que connaissent actuellement plusieurs pays européens, dont le nôtre. La possibilité que la génération actuelle de jeunes adultes finisse par se trouver dans une situation plus précaire que celle de leurs parents est aujourd'hui bien réelle et est une source de préoccupation majeure mentionnée dans le très récent livre blanc sur l'avenir de l'Europe (CE, 2017d, p.9).

Ces difficultés socio-économiques créent un environnement pesant, voire néfaste, propice aux discours démagogiques qui, en plus de magnifier la frustration et le rejet, détournent l'attention des véritables problèmes. De tels discours essaient de faire passer certains de nos propres concitoyens pour des ennemis ; ils accusent les plus vulnérables d'être à l'origine de maux que ces derniers n'ont pas créés et dont ils sont en vérité les victimes ; ils entament les fondements de nos institutions les plus estimables ; ils attaquent l'idée d'une Europe unie et en paix, avec elle et avec le monde. En d'autres termes, ils créent et entretiennent la division, la suspicion, voire la haine et la xénophobie, menacent dangereusement le vivre-ensemble ainsi que l'avenir de l'Europe et entrent en conflit avec les valeurs humaines de nos démocraties (pour un ensemble de constats similaires, voir par exemple ODIHR et al., 2009 ; FRA, 2010 ; de Bromhead et al., 2012 ; FRA, 2013, pp.16-17 ; Funke et al., 2015 ; CE, 2016f, p.54 et CE, 2017d, p.12).

Couper court à ces discours nécessite donc de s'attaquer au marasme socio-économique ambiant qui les nourrit, grâce à de la croissance dite « inclusive », c'est-à-dire de la croissance qui bénéficie à toutes et tous, particulièrement aux plus vulnérables (Darvas et Wolff, 2016 ; ou encore CE, 2016b et CE, 2017a).

Finalement, l'enchaînement potentiel à amorcer serait le suivant. La relance des investissements publics, entraînant dans son sillage une hausse des investissements privés, stimulerait la croissance économique. Cette dernière, devant bénéficier à l'ensemble de la population, permettrait de mettre un terme aux difficultés socio-économiques et d'obtenir un soutien populaire auxdits projets d'investissement. L'effet positif sur la croissance, et particulièrement sur la croissance à long terme, aurait également pour conséquence, non seulement de compenser la hausse des dépenses publiques, mais aussi, en cas d'effets retours suffisamment importants, de réduire le taux d'endettement public à long terme. De ce fait, loin de mettre en péril la soutenabilité des finances publiques, la relance des investissements publics permettrait au contraire de l'assurer (à ce sujet, voir par exemple Van Rompuy, 2016).

Enfin, il existe une nécessité écologique à la relance des investissements publics. Plus particulièrement, une nécessité à la relance d'investissements publics capables de lutter contre la détérioration de notre environnement et d'orienter les activités économiques afin d'en réduire le plus possible les impacts négatifs sur ce même environnement. On pense par exemple à des investissements publics dans le développement des énergies renouvelables, dans l'efficacité énergétique des bâtiments, dans l'amélioration et/ou l'extension des infrastructures de transport public, dans la recherche scientifique et technique (avec des applications diverses, comme le traitement de l'eau ou le stockage de l'énergie), dans l'éducation au respect de la nature, etc.

C'est en cohérence avec de tels constats que le Fonds européen pour les investissements stratégiques doit notamment, selon les termes du Règlement européen l'établissant, « pouvoir soutenir des projets respectueux de l'environnement » et « contribuer au passage à une économie verte, durable utilisant rationnellement les ressources » (UE, 2015, pp.3-4).

Néanmoins, s'il existe aujourd'hui un consensus de plus en plus large sur l'importance d'une relance des investissements publics, particulièrement dans des pays comme la Belgique, la traduction pratique de ce consensus pose encore problème. L'un des plus importants provient des contraintes budgétaires qui pèsent actuellement sur les finances publiques de plusieurs Etats, Belgique y compris. C'est vers ces contraintes qu'il faut désormais se tourner.

LES CONTRAINTES BUDGÉTAIRES...

Deux niveaux de contraintes budgétaires, liées mais néanmoins différentes, surtout quant à la finalité poursuivie, peuvent être identifiées. C'est ainsi que les interlocuteurs sociaux ont par ailleurs organisé leurs travaux concernant la soutenabilité des finances publiques (voir CCE, 2017b).

... AU NIVEAU EUROPÉEN...

Au niveau européen, l'objectif principal des règles budgétaires est de garantir une discipline consistante avec la participation à l'Union monétaire. C'est dans cette optique que s'inscrit le Pacte de Stabilité et de Croissance (PSC) adopté en 1997, modifié en 2005, et complété en 2011 et 2013 par les fameux « Six Pack » et « Two Pack ». Pour les Etats signataires, comme la Belgique en 2013-2014, ces règles côtoient désormais celles posées par le Traité sur la Stabilité, la Coordination et la Gouvernance (TSCG).

Sans doute les limites les plus connues établies par le PSC sont celles concernant le déficit et l'endettement public, ne pouvant respectivement être plus élevés que 3% et 60% du PIB. Le PSC pose aussi des limites lors de l'adoption de l'objectif à moyen terme (ou MTO, voir encadré ci-dessous). Pour les pays membres de la Zone euro, comme la Belgique, cet objectif ne peut être plus bas que -1% du PIB. Pour les pays signataires du TSCG, la limite inférieure a même été ramenée à -0,5% du PIB, sauf si le taux d'endettement est suffisamment loin des 60% et que le risque de soutenabilité des finances publiques est considéré comme faible.

Le « Six Pack » de 2011 a, en outre, introduit des éléments supplémentaires. Par exemple, il a spécifié plus en détail la réduction du taux d'endettement que doivent consentir les Etats qui se trouveraient confrontés au volet correctif du PSC. Il a également ajouté une contrainte supplémentaire quant à l'évolution des dépenses publiques : les dépenses (nettes des mesures ponctuelles) ne peuvent pas croître plus rapidement que le PIB potentiel à moyen terme (pour l'ensemble de ces règles, voir CE, 2016c).

Certes, le caractère contraignant des règles budgétaires européennes est parfois remis en question. Certains auteurs soulignent que la multiplication des règles et des exceptions a rendu l'édifice très complexe et rappellent qu'entre 1999 et 2014, le non-respect des règles budgétaires a plutôt été la norme que l'exception (ECB, 2008 ; Melyn et al., 2015). Il n'en reste pas moins vrai que les règles budgétaires européennes sont largement invoquées par les gouvernements nationaux pour justifier diverses décisions de politiques économiques, parfois difficiles.

Qu'en est-il plus exactement de la Belgique? Après une période de difficulté notable entre 2009 et 2014, la Commission européenne (2014) propose de sortir la Belgique de la procédure pour déficit excessif, proposition suivie par le Conseil de l'Union européenne (2014). Le pays reste actuellement concerné par le volet préventif du PSC, ce qui implique notamment de réduire suffisamment son déficit budgétaire structurel de manière à atteindre dans un laps de temps raisonnable son MTO. La Belgique présentant un taux d'endettement de presque 106% du PIB, assez largement supérieur au seuil des 60%, elle est aussi sujette aux ajustements en la matière prévus par les Traités.

Dans son avis de novembre 2016, la Commission européenne faisait part de son inquiétude quant à la capacité de la Belgique à respecter les règles auxquelles elle est soumise (CE, 2016d). La Commission anticipait ainsi une déviation significative de la trajectoire devant mener au MTO pour les années 2016 et 2017.

On le sait, la Belgique s'était engagée à atteindre l'équilibre structurel en 2018. Cet objectif a récemment été reporté à 2019. Fin 2016, sur base des Perspectives économiques 2016-2021 du Bureau fédéral du Plan, les interlocuteurs sociaux ont souligné que le solde de financement structurel n'atteindrait pas l'équilibre susmentionné de 0% mais s'établirait à -1,8% du PIB. Autrement dit, sans effort supplémentaire, la Belgique n'atteignait pas ses objectifs. L'effort à réaliser en 2018, de 1,8% du PIB, avait alors été évalué à un peu plus de 8 milliards d'euros (CCE, 2017b). Certes, depuis lors, les chiffres ont quelque peu changé. En mars 2017, à politique inchangée, le déficit structurel était estimé à -1,3% du PIB en 2017 et à -1,5% du PIB en 2018 (BFP, 2017 ; CSF, 2017). L'effort à réaliser reste toutefois encore important, même si une « amélioration » peut être observée par rapport aux estimations précédentes.

Enfin, concernant la dette publique, la Commission (CE, 2016d) estimait que le Plan budgétaire² remis par la Belgique ne permettait pas de trancher sur le respect des règles quant à la réduction du taux d'endettement. Néanmoins, elle émettait de sérieux doutes en la matière sur base de ses propres projections.

² Le Plan budgétaire est celui qui est remis en octobre par les Etats membres à la Commission européenne et qui présente les évolutions budgétaires anticipées pour l'année suivante. Ce Plan n'est pas à confondre avec le Programme de stabilité, remis lui aussi dans le cadre du semestre européen, qui couvre trois années et est supposé être plus contraignant.

PROGRAMME DE STABILITÉ ET OBJECTIF À MOYEN TERME¹

Chaque année au mois d'avril, dans le cadre du semestre européen, les Etats membres de la zone Euro remettent à la Commission européenne un document intitulé « Programme de stabilité ». Ce document présente de manière détaillée la trajectoire des finances publiques et la stratégie budgétaire anticipée du gouvernement pour les trois prochaines années. En 2016, la Belgique a donc remis son Programme de stabilité pour la période 2016-2019.

Dans leur Programme de stabilité respectif, les Etats membres adoptent un objectif budgétaire de moyen terme (MTO). Cet objectif est en fait une cible de déficit budgétaire, exprimée en % du PIB et de manière structurelle. Ce dernier terme signifie que le déficit est corrigé pour le cycle économique et pour les mesures ponctuelles. Le but est de capter au mieux l'état des finances publiques, tel qu'il serait en période d'activité économique « normale » et sans tenir compte des décisions n'ayant pas d'impact durable sur le déficit public. Lorsqu'il est question pour la Belgique d'atteindre « l'équilibre budgétaire » en 2018, c'est bien à l'objectif à moyen terme qu'il est fait référence. Plus précisément, la Belgique s'est engagée, dans son Programme de stabilité 2016-2019, à se doter d'un « déficit » budgétaire structurel de 0% du PIB dès 2018. La raison pour laquelle le gouvernement belge a adopté une cible plus ambitieuse que la limite inférieure du MTO calculée par la Commission européenne (alors de -0,5%) est que la Belgique doit faire face à des contraintes supplémentaires générées par son taux d'endettement élevé (CSF, 2016, p.14).

¹ Cet encadré s'inspire fortement d'un article écrit par le même auteur et paru dans la Lettre mensuelle socio-économique n°228 du Conseil Central de l'Économie (CCE, 2017c).

... ET AU NIVEAU NATIONAL

Au niveau national, l'objectif principal poursuivi par la soutenabilité des finances publiques est d'assurer l'avenir de notre modèle social, et en particulier celui des mécanismes de redistribution qui agissent au travers de notre système de sécurité sociale (voir à ce sujet la discussion dans CCE, 2017b).

La dernière mise à jour de l'indicateur de soutenabilité pour la Belgique, reprise dans la seconde partie du Rapport Emploi Compétitivité³ de 2016, s'élevait à une valeur positive de 2,7% du PIB potentiel, ce qui représentait à peu près 10 milliards d'euros (en 2016). De cet indicateur, la situation à court terme des finances publiques représentait 0,4 point de pourcentage, tandis que la situation à long terme de celles-ci, c'est-à-dire le coût budgétaire futur du vieillissement, représentait 2,3 points de pourcentage. Au niveau national, la contrainte de soutenabilité des finances publiques porte donc assez largement sur le long terme (pour un constat similaire, voir CE, 2017c, p.15).

³ La seconde partie du Rapport Emploi Compétitivité reflète l'ensemble des accords conclus à ce jour entre les interlocuteurs sociaux en matière d'analyse de politique économique. Il est publié en même temps que la première partie du même Rapport, qui comprend notamment le rapport technique sur les marges maximales disponibles pour l'évolution du coût salarial et le handicap des coûts salariaux.

UN INDICATEUR DE LA SOUTENABILITÉ DES FINANCES PUBLIQUES¹

Afin d'assurer le suivi de la soutenabilité des finances publiques, les interlocuteurs sociaux ont demandé au Bureau fédéral du Plan de leur fournir une mise à jour d'un indicateur nommé « S2 ». Cet indicateur donne l'ajustement budgétaire nécessaire pour stabiliser le taux d'endettement à long terme en tenant compte des dépenses futures liées au vieillissement, en pourcentage du PIB potentiel. Si l'indicateur est égal à zéro, cela signifie qu'aucun ajustement budgétaire n'est nécessaire pour stabiliser l'endettement public à long terme. Si l'indicateur est positif, cela signifie que l'endettement public est sur une trajectoire croissante et qu'un ajustement est nécessaire pour le stabiliser. Inversement, une valeur négative de l'indicateur indique que l'endettement public est sur une trajectoire décroissante et témoigne de l'existence d'un certain « espace » budgétaire.

L'indicateur de soutenabilité des finances publiques peut être décomposé en deux parties. La première composante de « situation contemporaine » représente l'ajustement à réaliser pour assurer la soutenabilité des finances publiques sans tenir compte de la hausse future des coûts du vieillissement. La seconde composante d'« évolutions de long terme » représente, elle, l'ajustement supplémentaire à réaliser en raison de la hausse future des coûts du vieillissement. Cette décomposition permet de mieux cerner l'origine d'un éventuel problème de soutenabilité des finances publiques et, partant, de définir au mieux la stratégie et les outils à adopter pour y répondre.

¹ Cet encadré s'inspire fortement d'un article écrit par le même auteur et paru dans la Lettre mensuelle socio-économique n°228 du Conseil Central de l'Économie (CCE, 2017c).

Il est donc possible de conclure, à l'instar des interlocuteurs sociaux en 2016, qu'il existe, pour la Belgique, des défis à relever pour assurer la soutenabilité des finances publiques, tant à court terme qu'à long terme (CCE, 2017b).

À court terme, un défi non-négligeable de politique économique sera à relever si la Belgique veut respecter les engagements qu'elle a pris envers la Commission européenne à travers son Programme de stabilité 2016.⁴ À plus long terme, et sur base des dernières estimations de l'indicateur de soutenabilité des finances publiques, un défi important de politique économique sera à relever si la Belgique veut assurer un avenir à son modèle social en faisant notamment face aux coûts budgétaires du vieillissement.

Le pays fait donc face à de réelles contraintes en matières budgétaires. En l'état, il ne peut se permettre d'aggraver ni son déficit ni son endettement public. En fait, c'est d'une amélioration de ces deux variables dont il a besoin. Les marges de manœuvre disponibles pour augmenter les dépenses publiques dans les investissements se voient donc imposer des limites, provenant tant du cadre légal européen que de la volonté d'assurer des finances publiques soutenables à notre pays.

À ce stade, il ressort donc qu'il existe un consensus sur la nécessité de relancer les investissements publics mais qui trouve sur sa route l'obstacle des contraintes budgétaires. Certes, diverses modifications ont déjà tenté d'apporter plus de flexibilité au cadre budgétaire européen, mais elles semblent jusqu'à présent n'avoir eu qu'un impact limité. Si elles ne se sont pas traduites en une véritable relance des dépenses en investissement public, elles ont néanmoins peut-être évité une chute plus importante de ces dernières.

⁴ La contrainte budgétaire a quelque peu été modifiée dans le Programme de stabilité 2017-2021, notamment à travers un report de l'atteinte à l'équilibre structurel d'un an.

Il est clair que, face à l'ampleur du défi, les moyens dégagés par ces seules modifications et pistes ne sont pas suffisants. Nous pouvons d'ores et déjà affirmer qu'il sera primordial de considérer des solutions alternatives pour pouvoir effectivement réaliser l'objectif de relance des investissements publics en Europe et en Belgique. Ces pistes alternatives, qui seront surtout axées sur la création d'effet multiplicateur forts des investissements publics (c'est-à-dire, avec un effet plus important sur les investissements privés), seront développées dans un second texte.

BIBLIOGRAPHIE

ABIAD, A., D. FURCERI et P. TOPALOVA, (2015), « The macroeconomic effects of public investment: Evidence from advanced economies », IMF Working Paper, WP/15/95

BANQUE NATIONALE DE Belgique, (2017), « Rapport 2016 : Evolution économique et financière », Bruxelles.

BIATOUR, B., KEGELS, C., VAN DER LINDEN, J., VERWERFT, D., (2017), "Public Investment in Belgium: Current State and Economic Impact", Working Paper 1-17, Bureau fédéral du Plan.

BISCIARI, P., Eugène B., Melyn W., Schoonackers R., Stinglhamber P., Van Meensel L., Van Parys S., (2015), « Analyse de la politique d'assainissement des finances publiques belges », Revue économique de juin 2015, Banque Nationale de Belgique

BUREAU FEDERAL DU PLAN, (2017), « Perspectives économiques 2017-2022 : version de mars 2017 »

COMMISSION EUROPEENNE (2014), « Recommendation for a Council decision abrogating Decision 2010/283/EU on the existence of an excessive deficit in Belgium », COM(2014) 437 final, Bruxelles.

COMMISSION EUROPEENNE (2016a), « Rapport 2016 pour la Belgique », SWD(2016) 71 final, Bruxelles.

COMMISSION EUROPEENNE (2016b), « Towards a positive fiscal stance for the euro area », COM(2016) 727 final, Bruxelles.

COMMISSION EUROPEENNE (2016c), « Vade Mecum on the Stability and Growth Pact: 2016 edition », Institutional Paper 021, mars 2016.

COMMISSION EUROPEENNE (2016d), « Commission Opinion of 16.11.2016 on the Draft Budgetary Plan of Belgium », C(2016) 8001 final, Bruxelles.

COMMISSION EUROPEENNE (2016e), « Recommendation for a Council Recommendation on the economic policy of the euro area », COM(2016) 726 final, Brussels.

COMMISSION EUROPEENNE, (2016f), « L'Etat de l'Union en 2016 par Jean-Claude Juncker, Président de la Commission européenne », 14 septembre 2016.

COMMISSION EUROPEENNE (2017a), « Annual growth survey 2017 », COM(2016) 725 final, Bruxelles.

COMMISSION EUROPEENNE (2017b), « European Economic Forecast: Winter 2017 », Institutional Paper 048, février 2017.

COMMISSION EUROPEENNE (2017c), « Debt Sustainability Monitor 2016 », Institutional Paper 047, janvier 2017.

COMMISSION EUROPEENNE (2017d), « White paper on the future of Europe : Reflections and scenarios for the EU27 by 2025 »

CONSEIL CENTRAL DE L'ECONOMIE (2016), « Diagnostic des investissements publics en Belgique », Avis CCE 2016-1669, Bruxelles.

CONSEIL CENTRAL DE L'ECONOMIE (2017), « Des économistes de premier plan mettent en évidence le diagnostic des partenaires sociaux du secteur de la construction. Il est urgent d'accroître et d'optimiser les investissements publics pour remettre la Belgique sur les rails », Avis CCE 2017-0479, Bruxelles.

CONSEIL CENTRAL DE L'ECONOMIE, (2017b), « La soutenabilité des finances publiques et les impacts économiques et sociaux des politiques budgétaires et structurelles », Note documentaire CCE 2017-0047.

CONSEIL CENTRAL DE L'ECONOMIE, (2017c), « De la soutenabilité des finances publiques », Lettre mensuelle socio-économique n°228, pp.3-8.

CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE (2014), « Council Decision abrogating Decision 2010/283/EU on the existence of an excessive deficit in Belgium », 10536/14, Luxembourg, 17 June 2014.

CONSEIL SUPERIEUR DES FINANCES, (2016), « Avis : Trajectoire budgétaire en préparation du programme de stabilité 2016-2019 », avril 2016.

CONSEIL SUPERIEUR DES FINANCES, (2017), « Avis : Trajectoire budgétaire en préparation du programme de stabilité 2017-2020 », mars 2017.

DARVAS, Z., G. B. WOLFF, (2016), « An anatomy of inclusive growth in Europe », Blueprint series 26, Bruxelles.

DE BROMHEAD, A., EICHENGREEN, B., O'ROURKE, KH, (2012), « Right Wing Political Extremism in the Great Depression », Discussion Papers in Economics and Social History, Number 95, University of Oxford.

ECB (2008), « Ten years of the stability and growth pact », in: ECB (2008), Monthly Bulletin October 2008, pp.53-65.

ECB (2016), « Public investment in Europe », ECB Economic Bulletin, Issue 2 / 2016, pp.1-14

FOURNIER, J.-M., (2016), « The positive effect of public investment on potential growth », OECD Economics Department Working Papers, No. 1347, OECD Publishing.

FRA (European Union Agency for Fundamental Rights), (2010), « Protecting fundamental rights during economic crisis », Working Paper.

FRA (European Union Agency for Fundamental Rights), (2013), « The European Union as a Community of values: safeguarding fundamental rights in times of crisis », Focus of the FRA Annual report.

FUNKE, M., SCHULARICK M., TREBESCH C., (2015), « Going to extremes: Politics after financial crises, 1870-2014 », CEPR, Discussion Paper No. 10884.

MELYN, W., VAN MEENSEL, L., VAN PARYS, S., (2015), « Le cadre de gouvernance européen en matière de finances publiques : explication et évaluation », Revue économique de septembre 2015, Banque Nationale de Belgique.

MELYN, W., R. Schoonackers, P. Stinglhamber, L. Van Meensel, (2016), « Faut-il stimuler les investissements publics ? », Revue économique de septembre 2016, Banque Nationale de Belgique

MOUROUGANE, A., BOTEV, J., FOURNIER, J.-M., PAIN, N., RUSTICELLI, E., (2016), « Can an increase in public investment sustainably lift economic growth? », OECD Economics Department Working Papers, No. 1351, OECD Publishing.

ODHIR (OSCE's Office for Democratic Institutions and Human Rights), ECRI (Council of Europe's European Commission against Racism and Intolerance) et FRA (European Union Agency for Fundamental Rights), (2009), « Joint statement on the occasion of the International Day for the Elimination of Racial Discrimination », 21 May 2009.

SZCZEPANSKI, Marcin, (2016), « Public investment to support long-term economic growth in the EU », European Parliamentary Research Service, Briefing July 2016.

UE (Journal officiel de l'Union européenne), (2015), « Règlement (UE) 2015/1017 du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2015 sur le Fonds européen pour les investissements stratégiques, la plateforme européenne de conseil en investissement et le portail européen de projets d'investissement et modifiant les règlements (UE) n°1291/2013 et (UE) n°1316/2013 – le Fonds européen pour les investissements stratégiques

VAN ROMPUY, T., (2016), « Groeiende schuld of schuld door groei? », in : COLMANT, B., et al., (2016), Economisch denken : Tijd nemen voor diepgang, Degroof Petercam, pp.29-39.

SECRETARIAT CCE

Une mission d'étude et de documentation



Le Conseil central de l'économie, institué en 1948, rassemble les interlocuteurs sociaux. Son objectif est d'associer les représentants de la politique économique. Sa compétence s'étend à tous les problèmes relatifs à l'économie; elle est uniquement consultative. Son apport spécifique est de susciter la confrontation des vues et le dialogue entre ses membres.

Le Conseil est donc à la fois, d'une part, un carrefour d'idées où se confrontent les opinions et où s'élaborent des propositions communes où l'intérêt général prévaut sur les intérêts particuliers et, d'autre part, un rouage de la politique économique, le Conseil traduisant ses propositions sous forme de synthèses à l'intention des responsables de la politique économique.

Le secrétariat du Conseil a la double mission d'assurer les services de greffe et d'économat et de réunir la documentation relative aux travaux du Conseil. Au fil des ans, il a développé cette seconde fonction. Ses études détaillées ont trait aux problèmes soumis à l'examen du Conseil, mais également à des sujets sur lesquels il estime qu'il faut attirer l'attention des interlocuteurs sociaux et des responsables politiques. De plus, le secrétariat publie régulièrement des notes d'information générale et des dossiers statistiques divers. Dans ce cadre, le secrétariat tire profit des relations privilégiées qu'il entretient avec les services d'études des institutions économiques nationales et internationales.

La Lettre mensuelle socio-économique s'inscrit dans la mission d'étude et de documentation du secrétariat. Celui-ci est seul responsable de son contenu.

Robert Tollet
Président

Luc Denayer
Secrétaire

Kris Degroote
Secrétaire adjoint