

L'industrie de la construction

*Ses grandes caractéristiques et sa
contribution à l'économie wallonne*

Abdeslam MARFOUK

FO 10-01

Septembre 2010

COMMENT OBTENIR CETTE PUBLICATION

Cette étude peut être téléchargée gratuitement sur le site internet de l'Institut Wallon de l'Evaluation, de la Prospective et la Statistique (IWEPS) à travers le lien : <http://statistiques.wallonie.be>

AUTRES PUBLICATIONS DE L'IWEPS ET STATISTIQUES RÉGIONALES

Vous pouvez trouver toutes les publications de l'IWEPS ainsi que différentes statistiques, classées par thèmes, sur la Région wallonne sur le site internet de l'IWEPS.

INSTITUT WALLON DE L'ÉVALUATION, DE LA PROSPECTIVE ET DE LA STATISTIQUE (IVEPS)

Route de Louvain-la-Neuve, 2

5001 BELGRADE (NAMUR)

Belgique

<http://statistiques.wallonie.be>

L'IVEPS est un organisme d'intérêt public créé par décret en décembre 2003; l'Institut Wallon de l'Evaluation de la Prospective et de la Statistique (IVEPS) a intégré trois structures: le Service des études et de la statistique (SES), service interne de l'administration wallonne mis en place en 1991, l'Observatoire wallon de l'emploi créé en 1998, et l'Observatoire de la mobilité créé en 2001.

L'IVEPS est une institution publique wallonne d'aide à la décision qui met à la disposition des décideurs wallons, des partenaires de la Région wallonne et des citoyens, des informations prenant diverses formes. Etablies à partir de méthodes scientifiques, ces informations vont de la simple présentation de statistiques et d'indicateurs à la réalisation d'études et d'analyses approfondies dans les champs couverts par les sciences économiques, sociales, politiques et de l'environnement. L'IVEPS exerce également une fonction de conseil auprès du Gouvernement wallon en réalisant des études prospectives et, à la demande du Gouvernement, des exercices d'évaluation.

La mission de l'IVEPS est de contribuer à l'amélioration des connaissances utiles à la prise de décision en Wallonie.

FÉDÉRATION NATIONALE ET WALLONNE DU SECTEUR DE LA CONSTRUCTION *

CONFÉDÉRATION CONSTRUCTION

Rue du Lombard, 34-42- B

1000 Bruxelles

Président : Jacques De Meester

Administrateur délégué : Robert de Mûelenaere

<http://www.confederationconstruction.be>

CONFÉDÉRATION CONSTRUCTION WALLONNE (CCW)

Rue du Lombard, 34-42

1000 Bruxelles

Président : Marc Lefebvre

Directeur général : Francis Carnoy

www.confederationconstruction.be/wallonie

* Pour une liste complète des fédérations professionnelles du secteur par région, province et profession, voir : <http://www.confederationconstruction.be>

PRÉFACE

Pour contribuer à améliorer les connaissances utiles à la prise de décision en Wallonie, l'IWEPS produit des publications qui ont pour objectif d'informer les preneurs de décision mais aussi les citoyens sur les différentes composantes du paysage wallon ; elles présentent différentes facettes de la Wallonie, de son environnement social, économique, territorial. En matière économique, l'IWEPS s'est surtout concentré sur des analyses conjoncturelles (il publie semestriellement un ouvrage sur les dernières tendances économiques) et sur les projections à moyen terme des principaux agrégats macroéconomiques (en collaboration avec les autres Régions et le Bureau fédéral du Plan) comme la valeur ajoutée, l'emploi intérieur, le taux de chômage, les investissements, les salaires. Ces analyses sont aussi complétées par le calcul de statistiques sur la démographie des entreprises et l'analyse des comptes régionaux élaborés par l'Institut des Comptes Nationaux. Manquait à ces approches économiques, un point de vue sectoriel. Les comportements, les impacts économiques, les évolutions de secteurs comme les services aux entreprises, le tourisme, les industries pharmaceutique ou chimique, la construction méritent en effet d'être contrastés et nécessitent des analyses spécifiques. L'IWEPS a donc décidé de promouvoir des travaux de nature plus sectorielle et cette publication sur l'industrie de la construction est la première manifestation de cette volonté. Elle propose à partir de sources diverses un certain nombre de chiffres, d'analyses et de comparaisons qui devraient permettre de se faire une meilleure idée de l'importance de ce secteur, de son évolution, de sa place dans l'économie, de sa dimension territoriale, de ce que la Région fait et peut faire pour promouvoir son développement. Nous espérons que la superposition des points de vue- spatial, temporel, structurel ... - permettra de dégager une image fidèle de la construction.

Mieux comprendre, c'est aussi se préparer à mieux agir. Nous formulons donc le vœu que ce travail soit utile. La volonté de l'IWEPS est de reproduire ce genre de démarche pour d'autres secteurs, en s'inspirant de l'expérience acquise, en mobilisant de nouvelles sources et de nouveaux modèles lorsque cela sera possible.

Nous vous souhaitons une excellente lecture.

Daniel Defays

Administrateur a.i.

AVANT-PROPOS

A mi chemin entre l'analyse macro-économique régionale, qui évalue les performances économiques d'une région au départ des indicateurs classiques, dans la mesure où ces derniers sont calculables, et l'analyse micro-économique, qui analyse le comportement individuel des acteurs économiques régionaux, l'analyse sectorielle permet de différencier les sous-groupes contribuant à la création de la richesse régionale, et regroupe un certain nombre d'agents économiques qui partagent la même activité, le même type d'utilisation des facteurs de production, le même marché, la même structure bilantaire, la même intensité capitalistique. Comme l'a montré la « Brève de l'IWEPS » 3/2008, intitulée « Regard sur l'économie wallonne : une brève analyse des comptes régionaux 1995-2006 », une analyse shift-share, réalisée au départ d'une décomposition sectorielle des comptes, fait apparaître une différenciation assez importante des structures sectorielles régionales, élément pouvant, en partie, expliquer les différences de performance globale.

En outre, la connaissance de la performance régionale ne peut se satisfaire d'une simple analyse statistique des comptes régionaux, mais doit enrichir cette connaissance de la réalité entrepreneuriale du terrain. Le parc d'entreprises wallonnes est de l'ordre de 80.000 unités. Une analyse de la structure sectorielle de l'ensemble de ces unités de production permet d'établir des critères qui définiront la manière optimale d'appréhender ce vaste ensemble, que ce soit l'importance globale du secteur, en matière d'emploi ou de valeur ajoutée, la spécialisation de celui-ci par rapport à d'autres entités géographiques de référence, ou encore la spécificité du secteur eu égard à sa production ou à son marché.

Sur le terrain, bon nombre d'entreprises se sont regroupées en fédérations professionnelles. Bien que directement concurrentes les unes aux autres, les entreprises qui partagent les mêmes clients et les mêmes fournisseurs, ainsi que les mêmes processus de production ont compris l'importance de la mise en commun d'informations, afin de trouver la meilleure adaptation au milieu environnant, et aux changements de ce milieu environnant.

Par rapport à une branche d'activité, qui regroupe des entreprises qui produisent les mêmes produits au regard d'une nomenclature de produits, une activité économique est le processus qui conduit à la fabrication d'un type plus ou moins générique de produits ou à la mise à disposition d'un type de services. La mise en pratique de ce concept n'échappe hélas pas aux contraintes d'une analyse scientifique, particulièrement en matière d'intégration de celui-ci dans des cadres méthodologiques et dans des nomenclatures. Malgré de nombreuses adaptations dans le temps, ces dernières restent fortement réductrices de la réalité et seule la matrice input-output donne des indications de l'impact d'une activité sur l'ensemble des autres. Une entreprise a rarement une seule activité et nous ne disposons d'aucune comptabilité analytique qui permette de différencier les différentes activités. On doit donc souvent se contenter de l'activité dite « principale ». Le même type de réduction s'applique également d'un point de vue géographique lorsqu'une entreprise dispose de plusieurs « lieux » de production de biens ou de services, parfois localisés dans des régions différentes. Une analyse sectorielle est donc forcément partielle et, avouons-le, réductrice.

Parallèlement à un travail d'élaboration d'une structure sectorielle wallonne globale, l'IWEPS a décidé de porter un focus plus approfondi sur certains secteurs. A termes, l'analyse de la structure globale nous définira scientifiquement des secteurs spécifiques, sur lesquels ce focus doit porter. Néanmoins, afin d'élaborer une méthodologie d'analyse, nous avons décidé de nous intéresser à un secteur important pour la Wallonie, à savoir le secteur de la construction.

Au regard de la nomenclature des activités NACE REV1, le secteur de la construction (section 45) regroupe toutes les étapes du processus de construction, de la préparation des sites, jusqu'aux travaux de finition, en passant par la location avec opérateur de matériel de construction. En outre, il concerne le bâtiment, avec toutes les implications possibles en matière de logement, d'aménagement, voire d'attractivité du territoire, mais également les travaux publics, avec les implications possibles en matière de finances et donc de politiques publiques. Ne pouvant intégrer toutes ces dimensions dans le temps qui nous était imparti, nous avons donc choisi de réaliser une analyse du secteur de la construction dans les comptes régionaux publiés annuellement par l'Institut des Comptes Régionaux, ainsi que des données régionales disponibles à EUROSTAT. Cette analyse nous permet de « prendre la mesure » de ce secteur en Wallonie, mais aussi relativement à d'autres entités belges ou européennes. Nous avons ensuite développé certains focus sur l'activité de la construction, que ce soit en matière d'effet macro-économique des investissements en infrastructure, ainsi que sur les effets spécifiques pour la Wallonie d'investissements en matière d'infrastructure, plus particulièrement de transport. Cette analyse n'est donc pas exhaustive et certains prolongements pourraient être envisagés.

Jean-Paul DUPREZ

Coordinateur

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier vivement l'ensemble des personnes dont les précieux commentaires et suggestions ont permis d'améliorer considérablement les différentes parties de cette analyse, particulièrement Caroline Albessart, Jean-Paul Duprez, Julien Juprelle, Régine Paque et Etienne Rouard.

Je remercie également l'ensemble des personnes au sein de l'IWEPS qui ont participé aux premières réflexions autour de la thématique de cette étude, particulièrement les membres de la Direction de l'économie.

Enfin, je tiens à remercier particulièrement Monsieur Francis Carnoy, Directeur général de la Confédération de la construction wallonne, qui a communiqué des informations précieuses sur l'industrie de la construction et qui a accepté de lire une version antérieure de cette étude.

TABLE DES MATIÈRES

Préface

Avant-propos

Remerciements

Table des matières

Liste des tableaux

Liste des graphiques

Table des encadrés

1- Introduction

2- Secteur de la construction : composition et champs de l'étude

3- L'industrie de la construction au sein de l'Union européenne

3.1- Quelques chiffres marquants

3.2- Positionnement de la Belgique au sein de l'Union européenne

4- Panorama de l'industrie wallonne de la construction

4.1- La construction, un secteur dont le poids dans l'économie wallonne est prépondérant : est-ce une réalité ou simple idée reçue ?

4.2- La construction wallonne : un vecteur majeur en termes de créations d'emplois

4.2.1- Intensité en emplois : effets multiplicateurs

4.2.2- La qualité de l'emploi évaluée au travers des effets multiplicateurs

4.3- Répartition spatiale des activités de la construction wallonne

5- Effets macro-économiques des investissements en infrastructures publiques

6- Les dépenses d'investissement en infrastructures en Wallonie

6.1- Dotations de la Wallonie en matière d'infrastructures de transport

6.2- Les investissements de la Région wallonne en matière d'infrastructures sont-ils suffisants ?

7- Conclusions

Bibliographie

Annexe

LISTE DES TABLEAUX

- TABLEAU 1 - CONTRIBUTIONS DES RÉGIONS À L'ÉCONOMIE ET À L'ACTIVITÉ DE LA CONSTRUCTION, À PRIX COURANTS, EN % DE LA BELGIQUE, 2006
- TABLEAU 2 - PART DE LA CONSTRUCTION DANS LA VALEUR AJOUTÉE TOTALE, À PRIX COURANTS, DES RÉGIONS EUROPÉENNES, EN POURCENTAGE
- TABLEAU 3 - PART DE LA CONSTRUCTION DANS L'EMPLOI INDUSTRIEL ET TOTAL (TOUTES BRANCHES CONFONDUES) DES RÉGIONS EUROPÉENNES, EN %, 2005
- TABLEAU 4 - EMPLOI TOTAL DANS LA CONSTRUCTION ET CONTRIBUTIONS DES RÉGIONS À L'EMPLOI NATIONAL DE CE SECTEUR D'ACTIVITÉ
- TABLEAU 5 - MULTIPLICATEUR DE PRODUCTION ET D'EMPLOIS PAR MILLION D'EUROS DE DEMANDE FINALE, MATRICE ENTRÉES-SORTIES 2000
- TABLEAU 6 - MULTIPLICATEUR DE PRODUCTION ET D'EMPLOIS PAR MILLION D'EUROS DE DEMANDE FINALE PAR GENRE, TRANCHES D'ÂGE ET NIVEAU D'ÉDUCATION, MATRICE ENTRÉES-SORTIES 2000
- TABLEAU 7 - BUDGET DES DÉPENSES DE LA RÉGION WALLONNE, EN MILLIERS D'EUROS PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS - 1998 À 2009 - OPTIQUE ORDONNANCEMENT
- TABLEAU 8 - DENSITÉ DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN 2005

LISTE DES GRAPHIQUES

- GRAPHIQUE 1 - VALEUR AJOUTÉE DE L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION AU SEIN DE L'UNION EUROPÉENNE (EN MILLIONS D'EUROS) ET CONTRIBUTION DE L'UE15 À LA VALEUR AJOUTÉE COMMUNAUTAIRE (EN%)
- GRAPHIQUE 2 - ÉVOLUTION DE L'EMPLOI INTÉRIEUR DANS L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION DANS QUELQUES PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE, 2004-2008
- GRAPHIQUE 3 - CONSTRUCTION: VALEUR AJOUTÉE BRUTE AU PRIX DE BASE EN% DU PRODUIT INTÉRIEUR BRUT, À PRIX COURANTS, 2000-2008
- GRAPHIQUE 4 - CONSTRUCTION: VALEUR AJOUTÉE BRUTE AU PRIX DE BASE, À PRIX COURANTS, EN% DE L'ENSEMBLE DE L'INDUSTRIE (Y COMPRIS CONSTRUCTION), 2000-2008
- GRAPHIQUE 5 - WALLONIE : ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EMPLOIS ENTRE 1995 ET 2007 AU NIVEAU DE CERTAINES BRANCHES D'ACTIVITÉ
- GRAPHIQUE 6 - WALLONIE : ÉVOLUTION DE LA VALEUR AJOUTÉE BRUTE AU PRIX DE BASE DE L'ÉCONOMIE, À PRIX CONSTANTS, 1995-2007, EN INDICE 1995=100
- GRAPHIQUE 7 - TAUX D'INVESTISSEMENTS— RATIO DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT PAR RAPPORT À LA VALEUR AJOUTÉE BRUTE, À PRIX COURANTS- SECTORIELS, 2000-2006
- GRAPHIQUE 8 - LIEN ENTRE LA CONTRIBUTION DE LA CONSTRUCTION À L'ÉCONOMIE TOTALE ET LE NIVEAU DE DÉVELOPPEMENT DES RÉGIONS EUROPÉENNES, 2006
- GRAPHIQUE 9 - RELATION ENTRE LE POIDS DE LA CONSTRUCTION ET LE NIVEAU DE DÉVELOPPEMENT DES RÉGIONS EUROPÉENNES, 2006
- GRAPHIQUE 10 - WALLONIE ET BELGIQUE: PART DES INDÉPENDANTS DANS L'EMPLOI TOTAL (EN %), 1995-2007
- GRAPHIQUE 11 - CONTRIBUTIONS DE LA CONSTRUCTION À L'EMPLOI INDUSTRIEL ET TOTAL (TOUTES BRANCHES)
- GRAPHIQUE 12 - PART DES INDÉPENDANTS DANS L'EMPLOI TOTAL (EN %), 1995-2007
- GRAPHIQUE 13 - WALLONIE: CONTRIBUTION DES DIFFÉRENTES PROVINCES AUX INVESTISSEMENTS ET À L'EMPLOI DE LA CONSTRUCTION WALLONNE (EN%)
- GRAPHIQUE 14 - FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES, EN POURCENTAGE DU PIB, EN BELGIQUE ET DANS LES ÉTATS MEMBRES DE L'UNION EUROPÉENNE

GRAPHIQUE 15 - FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES, EN POURCENTAGE DU PIB, COMPARAISON DE LA BELGIQUE ET DE L'UNION EUROPÉENNE

GRAPHIQUE 16 - INVESTISSEMENTS DES ENTREPRISES - FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE DU SECTEUR PRIVÉ EN POURCENTAGE DU PIB

LISTE DES ENCADRÉS

ENCADRÉ 1 - INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION SELON LA NACE-BEL

ENCADRÉ 2 - CONTRIBUTION DE L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION À L'ÉCONOMIE: COMPARAISONS INTERNATIONALES

ENCADRÉ 3 - TABLEAU ENTRÉES-SORTIES (OU INPUTS-OUTPUTS)

1- INTRODUCTION *

« Donnez-moi un levier suffisamment long et un endroit où me placer et je soulèverai la terre entière » Archimède (287 – 212 av. J.-C)

- L'industrie de la construction est un élément essentiel de l'activité économique en Wallonie. Elle a généré en 2007 une valeur ajoutée de l'ordre de 4 milliards d'euros, correspondant à 5,2% du produit intérieur brut de la Région. Cette industrie est un élément clé du tissu productif wallon. Elle constitue l'activité industrielle la plus importante en Wallonie. Elle représente 34% de l'emploi, 24% de la valeur ajoutée, et 17% des investissements industriels.
- Cette industrie affiche un bilan positif en termes de sa contribution à l'activité économique de la Région. Entre 1995 et 2007, sa valeur ajoutée, à prix constants, a progressé, en moyenne, chaque année, de l'ordre de 2,2%, soit un rythme de croissance supérieur à celui enregistré par l'ensemble de l'industrie hors construction (1,9%) et par l'économie wallonne dans son ensemble (1,7%).
- Cette industrie représente en Wallonie quelque 8 000 entreprises qui ont réalisé en 2008 un chiffre d'affaires de l'ordre de 10 milliards d'euros, soit 22% du chiffre d'affaires de la construction belge, et ses investissements s'élèvent à plus de 500 millions d'euros.
- La construction wallonne est également un vrai réservoir d'emploi. Elle occupe directement quelques 80 000 personnes (62 822 salariés et 16 994 indépendants) et regroupe ainsi 6,8% de l'ensemble de l'emploi intérieur wallon. Ce secteur d'activité offre donc un grand potentiel en termes de lutte contre le chômage. Au total, au cours de la période 1995-2005, ce sont 10 356 emplois qui ont été créés dans cette industrie qui a versé plus de deux milliards d'euros en termes de rémunérations des salariés, soit 21% de l'ensemble des rémunérations de l'industrie wallonne.
- Ces indicateurs illustrent clairement l'importance de la construction au niveau de l'économie wallonne. Mais, au-delà de ces chiffres, il est important de garder à l'esprit que son poids économique dépasse très largement ce qu'indiquerait une analyse partielle basée sur une définition stricte du secteur selon la nomenclature européenne. En effet, cette industrie est liée à un grand nombre de secteurs d'activités qui se trouvent en amont et en aval de la filière construction.

- Dans le plan de relance « anti-crise »¹ le Gouvernement wallon a accordé une attention particulière au secteur wallon de la construction. La construction wallonne sera également sollicitée dans le plan Marshall2.vert, lancé par le Gouvernement wallon et la Communauté française en 2009, notamment à travers l'axe V « Les alliances emploi-environnement une stratégie d'avenir ». Ces éléments constituent une preuve tangible que cette industrie est un véritable levier dont disposent les décideurs publics wallons pour soutenir l'activité économique et stimuler la création d'emplois au niveau de la Région.
- Cette étude a pour objectif de dresser un portrait de l'industrie wallonne de la construction, dans toutes ses composantes, et d'évaluer son impact global sur l'économie wallonne, particulièrement en termes d'emploi.
- Le reste de ce rapport sera structuré de la façon suivante. La deuxième section sera consacrée à la définition du secteur et du champ de l'étude. La troisième section sera centrée sur la contribution de l'industrie de la construction à l'activité économique au niveau de l'Union européenne. Dans la quatrième partie, nous dresserons un panorama de l'industrie wallonne de la construction en nous appuyant sur une batterie d'indicateurs. Dans cette partie, nous porterons une attention particulière au positionnement de la Wallonie par rapport à d'autres espaces de référence, en l'occurrence la Flandre, Bruxelles et les régions européennes. Dans la cinquième partie, nous examinerons les effets macro-économiques des investissements en infrastructures. La sixième partie aura pour objet d'évaluer les efforts en Région wallonne en matière de dépenses en infrastructures, notamment de transport. Enfin, dans la dernière section, nous tirerons les principales conclusions.
- A ce stade, il nous semble important de préciser que notre étude ne couvre pas certains aspects importants, notamment les effets du plan Marshall2.vert sur ce secteur d'activité. Certes, ce plan dont le budget est de 1,6 milliards d'euros auxquels s'ajouteront 1,15 milliards d'euros de financements alternatifs devrait avoir un impact très important sur le niveau d'activité et la création d'emplois au niveau de la construction wallonne. Cette dimension, au même titre que les évolutions conjoncturelles récentes au niveau de la construction wallonne, sera traitée dans le cadre d'analyses complémentaires qui seront menées au sein de l'IWEPS.

* Les chiffres correspondent à 2008 pour le nombre d'entreprises et le chiffre d'affaires, 2007 pour les données relatives à la valeur ajoutée et l'emploi et 2006 pour les salaires et les investissements.

1 Le montant alloué à ce plan adopté par le Gouvernement wallon en décembre 2008 (1,5 milliard d'euros) est à peu près équivalent à celui du Plan Marshall.

2- SECTEUR DE LA CONSTRUCTION : COMPOSITION ET CHAMPS DE L'ÉTUDE

- Selon la nomenclature statistique européenne des activités économiques (NACE-Rev1) et la classification belge NACE-BEL², l'industrie de la construction correspond à la division 45 qui se répartit en fonction des différentes étapes du processus de construction et de réparation de bâtiments industriels ou individuels et d'infrastructures, en cinq catégories: (i) la préparation des sites ; (ii) la construction d'ouvrages de bâtiment ou de génie civil ; (iii) les travaux d'installation ; (iv) les travaux de finition et (v) la location avec opérateur de matériel de construction. Ces cinq catégories se décomposent elles-mêmes en sous-catégories, voir encadré 1 pour les différents niveaux à deux chiffres de la division 45, les codes et les libellés en annexe pour une désagrégation plus fine.
- Or, chacun sait que la structure de ce secteur d'activité est étendue et complexe. En effet, cette industrie est composée

d'une grande variété d'activités qui regroupe une centaine de métiers et de catégories de métiers différents, selon la Confédération Construction (2007)³.

- Par référence aux découpages statistiques (NACE et NACE-BEL), de nombreuses industries dont l'activité est très liée au secteur de la construction se trouvent exclues du champ de ce secteur. Ainsi, certaines branches de l'industrie des matériaux de construction se trouvent, par référence à la NACE, associées aux industries extractives⁴ et d'autres sont considérées comme composantes de l'industrie manufacturière⁵.
- De la même manière, certaines activités du secteur des services⁶, qui font intégralement partie de la filière de la construction, ne sont pas prises en considération dans le champ d'activité de ce secteur. C'est le cas des intermédiaires de commerce des matériaux de construction, du commerce de gros et de détail des matériaux de construction et du commerce de gros d'équipements pour la construction. C'est également le cas de certaines activités classées

ENCADRÉ 1 - INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION SELON LA NACE-BEL

45 Construction

45.1 Démolition et terrassements

45.11 Démolition et terrassements

45.12 Forages et sondages

45.2 Construction d'ouvrages de bâtiment ou de génie civil

45.21 Travaux de construction

45.22 Réalisation de charpentes et de couvertures

45.23 Construction de chaussées

45.24 Travaux maritimes et fluviaux

45.25 Autres travaux de construction

45.3 Travaux d'installation

45.31 Travaux d'installation électrique

45.32 travaux d'isolation

45.33 Plomberie

45.34 Autres travaux d'installation

45.4 Travaux de finition

45.41 Plâtrerie

45.42 Menuiserie

45.43 Revêtement des sols et des murs

45.44 Peinture et vitrerie

45.45 Autres travaux de finition

45.5 Location avec opérateur de matériel de construction

45.50 Location avec opérateur de matériel de construction

2 La NACE-BEL est alignée exactement sur la nomenclature européenne

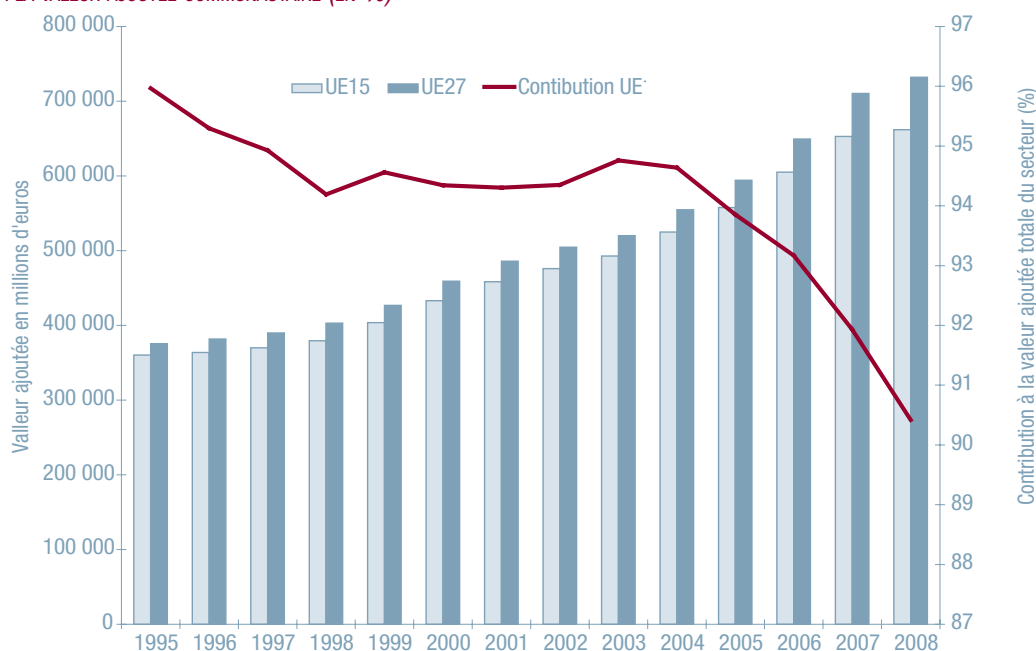
3 Confédération de la construction, « Gouverner c'est construire: Mémoire de la Confédération de la construction aux partis politiques- Elections législatives du 10 juin 2007 ».

4 Extraction de pierres pour la construction (NACE-BEL 14.11), Extraction de pierres à ciment, de pierres calcaires, de gypse et de craie (code 14.12), Extraction d'ardoise (14.13), Extraction de sable et de gravier (14.21).

5 Fabrication d'appareils sanitaires en céramique (NACE-BEL 26.22), Fabrication de tuiles, briques et autres produits en terre cuite pour la construction (code 26.40), Fabrication de ciment (26.51), Fabrication de chaux (26.52), Fabrication de plâtre (26.53), Fabrication d'éléments en béton pour la construction (26.61), Fabrication d'éléments en plâtre pour la construction (26.62), Fabrication de béton prêt à l'emploi (26.63), Fabrication de mortiers (26.64), Fabrication d'ouvrages en fibre-ciment (26.65), Fabrication d'autres ouvrages en béton ou en plâtre (26.66). Cette liste n'est pas exhaustive dans la mesure où elle ne reprend pas d'autres branches d'activités, telle que la fabrication de charpentes ou la fabrication de machines pour la construction qui sont liées à l'industrie de la construction.

6 Répertoriées au niveau de la section G de la classification NACE-BEL 'Commerce de gros et de détail: réparation de véhicules automobiles et d'articles domestiques'.

GRAPHIQUE 1 – VALEUR AJOUTÉE DE L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION AU SEIN DE L'UNION EUROPÉENNE (EN MILLIONS D'EUROS) ET CONTRIBUTION DE L'UE15 À LA VALEUR AJOUTÉE COMMUNAUTAIRE (EN %)



Source : Eurostat - Calculs : IWEPS

au niveau de la section K de la NACE-BEL « Immobilier, location et services aux entreprises » : activités immobilières (code 70), la location de machines et équipements pour la construction (71.32), les activités d'architecture et d'ingénierie (74.20) et les essais et analyses techniques (74.3).

- Ces éléments illustrent clairement que l'importance du secteur de la construction au niveau de l'économie d'un pays, d'une région ou d'un territoire spécifique, dépasse largement ce qu'indiquerait une simple analyse du secteur (division 45 de la NACE) qui ne prend pas en considération l'ensemble des activités liées en amont et en aval à cette industrie. Notre analyse sera centrée sur le secteur tel qu'il est défini par la classification NACE-BEL. Cependant, le cadre de l'analyse sera élargi, en fonction de la disponibilité des données statistiques, à l'ensemble des activités liées à la construction.

3- L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION AU SEIN DE L'UNION EUROPÉENNE

- La construction représente un aspect important de l'activité économique au sein de l'Union européenne. La valeur ajoutée⁷, exprimée en termes nominaux, générée par cette industrie dans l'Union (UE27) a été multipliée par 1,9 au cours de ces dernières années, passant de quelques 375 milliards d'euros en 1995 à 732 milliards d'euros en 2008⁸, correspondant à un taux de croissance annuel moyen de l'ordre de 5,3%.
- Durant la même période, le produit intérieur brut (PIB) communautaire et la valeur ajoutée de l'ensemble de l'industrie (hors construction) ont progressé à des rythmes inférieurs, respectivement 4,5% et 3,1%. Le résultat de ces évolutions contrastées fait que la part de l'industrie de la construction dans le PIB de l'Union est passée de 5,4% en 1995 à 5,9% en 2008.

ENCADRÉ 2 - CONTRIBUTION DE L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION À L'ÉCONOMIE: COMPARAISONS INTERNATIONALES

Dans un souci de comparabilité entre les différents pays, les indicateurs relatifs à l'industrie de la construction (valeur ajoutée, emploi, investissements) sont basés sur les données de comptabilité nationale, publiées par Eurostat qui a pour cadre de référence le système européen des comptes nationaux et régionaux (SEC 95).

Le SEC 95, entré en vigueur en 1999, assure une grande harmonisation au niveau des comparaisons internationales. La cohérence du SEC 95 avec le système de comptabilité nationale des Nations Unies (SCN 1993) permet de comparer les Etats de l'Union entre eux et avec d'autres économies telles que les Etats-Unis, le Canada et le Japon.

7 La valeur ajoutée permet de mesurer la valeur créée par les différents agents économiques. Elle correspond à la différence entre la valeur de la production et la valeur des entrants dans le processus de production (consommations intermédiaires).

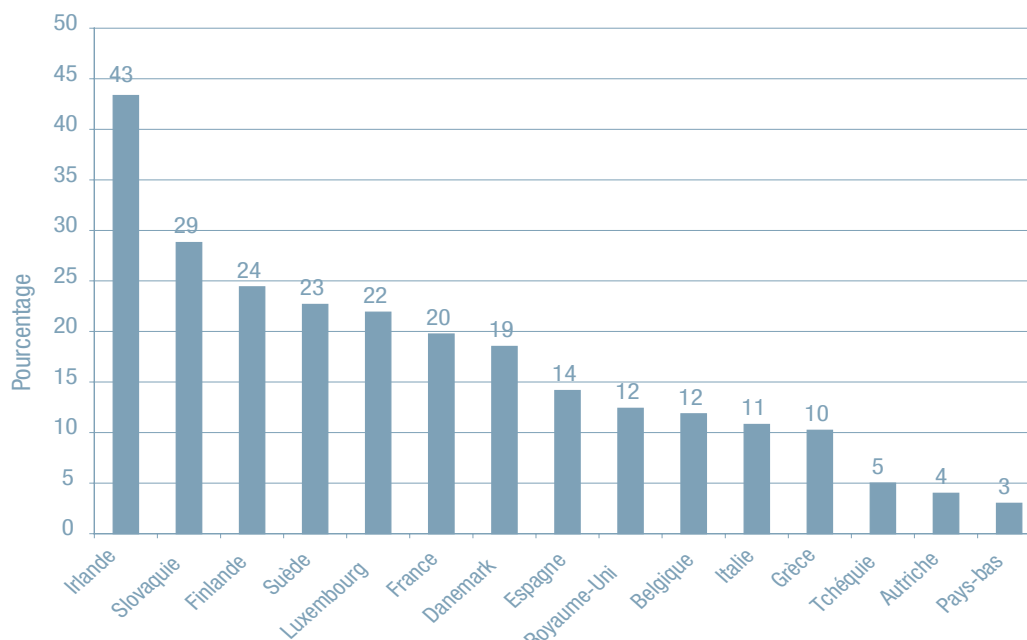
8 C'est l'équivalent de 2,1 fois le produit intérieur brut (PIB) de la Belgique ou 75% du PIB combinée des douze nouveaux Etats adhérents de l'UE.

- Aujourd'hui, les pays membres de l'UE15, considérés dans leur ensemble, concentrent environ 90% de l'activité du secteur de la construction européenne, contre 96% en 1995 (voir graphique 1). Ceci met clairement en évidence un déplacement significatif des activités de cette industrie de l'ouest vers l'est de l'Europe, qui s'explique par des différentiels favorables pour les douze nouveaux Etats adhérents de l'UE en termes de rythmes de croissance de l'activité de ce secteur. Entre 1995 et 2008, la valeur ajoutée de l'industrie de la construction a crû de l'ordre de 4,8% au niveau de l'Union des quinze, c'est-à-dire à un rythme largement inférieur à celui enregistré par les nouveaux Etats membres de l'Union (12,5%)⁹.
- La construction est également le plus grand employeur industriel d'Europe. Par référence à l'année 2007. Ce secteur d'activité procure environ 14 millions d'emplois directs au sein de l'UE15. Il représente ainsi 7,6% du total de l'emploi intérieur et 32,3% de l'ensemble de l'emploi industriel¹⁰.
- Il est évident que les données relatives à l'UE15 sous-estiment, dans une large mesure, la contribution de ce secteur d'activité en termes d'emploi. Les informations

disponibles laissent apparaître que l'emploi de la construction dans quatre autres pays de l'Union (Hongrie, Pologne, Slovaquie et Tchéquie) avoisine les 2 millions de personnes. Ce qui signifie que l'industrie de la construction génère environ 16 millions d'emploi dans les 19 pays de l'UE membres de l'OCDE.

- Au-delà de ces éléments, il nous semble intéressant de souligner que l'emploi direct généré par le secteur n'est que la « face visible de l'iceberg ». Selon les estimations de la Commission européenne, l'emploi de près de 26 millions de personnes dans l'UE15 serait lié d'une manière ou d'une autre au secteur de la construction¹¹.
- D'autres informations statistiques en provenance de différentes sources révèlent que la construction est un acteur important de l'activité économique dans les pays développés en général et européens en particulier. A titre d'exemple, selon une étude récente de l'OCDE (2008), la construction fait travailler plus de 40 millions de personnes dans l'UE, les États-Unis et le Japon réunis et que le secteur du bâtiment et des travaux publics (BTP) représente, en moyenne, 6,5% du PIB dans les pays de l'OCDE.¹²

GRAPHIQUE 2 - EVOLUTION DE L'EMPLOI INTÉRIEUR DANS L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION DANS QUELQUES PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE, EN %, 2004-2008



Note : Pour des raisons liées à la disponibilité des données statistiques le taux de croissance du Danemark, de l'Irlande, du Portugal, de la Belgique-Uni, de la République Tchèque correspondent à la période 2004-2007.

Source : OCDE - Calculs : IWEPS

- 9 Le recul du poids des pays de l'UE15 dans l'activité économique de l'Union élargie est un phénomène généralisé. Cependant, l'ampleur de ce recul est relativement plus importante au niveau du secteur de la construction. Entre 1995 et 2008, les contributions de l'UE15 au PIB communautaire et à la valeur ajoutée de l'industrie (hors construction) ont diminué respectivement de 4 et 5 points de pourcentage, contre 6 points pour la construction.
- 10 Les données diffusées par Eurostat ne livrent aucune information sur l'emploi de cette industrie au niveau de l'Union européenne élargie (UE27).
- 11 DG entreprise et industrie http://ec.europa.eu/enterprise/construction/index_fr.htm, site consulté le 27 mars 2009.
- 12 OCDE (2008), "Competition in the construction industry", Policy roundtables, Construction industry 2008, Directorate for financial and enterprise affairs competition committee

3.1- QUELQUES CHIFFRES MARQUANTS

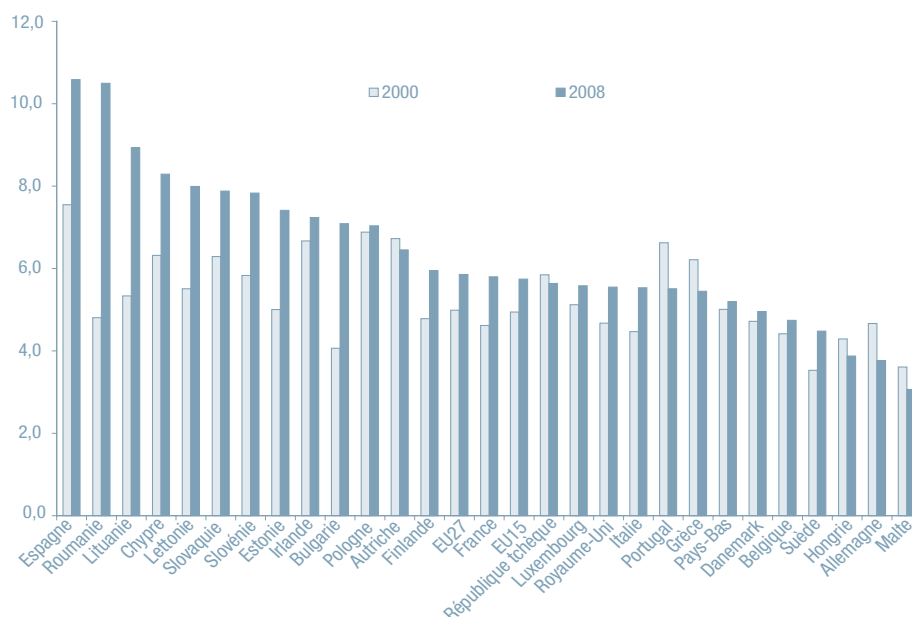
- Deux indicateurs complémentaires permettent de mettre en évidence le fait que l'industrie de la construction représente un segment essentiel de l'activité économique au sein de l'Union européenne. En 2008, environ 1 478 milliards d'euros ont été investis dans la construction, soit 12% du PIB et 56% de la formation brute de capital fixe. Cette industrie est également l'un des secteurs d'activité européens qui a enregistré de très bonnes performances en termes de créations d'emplois, au cours de ces dernières années. Durant la période 2004-2007, l'emploi intérieur total dans l'UE15 a augmenté de 8,6 millions d'unités, soit 5%. Durant la même période de référence, l'emploi dans le secteur de la construction a connu une forte progression de 11,5%. A l'inverse, l'emploi dans l'ensemble de l'industrie a baissé de façon très significative (-4%).
- Ces éléments illustrent clairement que l'industrie de la construction a contribué de façon très favorable à la création d'emplois au sein de l'Union européenne aux cours de ces dernières années (graphique 2). Le nombre de personnes travaillant dans le secteur de la construction a connu une forte augmentation dans plusieurs Etats membres (voir graphique 2), au cours de la période 2003-2008, particulièrement en Irlande (43%), en Slovaquie (25%), en Finlande (24%), en Suède (23%), au Luxembourg (22%), en France (20%) ou au Danemark (19%). A l'inverse, dans certains pays, tels que le Portugal (-6%) ou l'Allemagne (-5%), l'emploi a évolué de façon négative. En ce qui concerne la Belgique, l'évolution de l'emploi a été très favorable (+12%). A titre de comparaison, au cours de la même période, l'emploi

dans l'ensemble de l'industrie (hors construction) belge a reculé de -5% et l'emploi intérieur total a progressé à un rythme relativement inférieur (7%).

3.2- POSITIONNEMENT DE LA BELGIQUE AU SEIN DE L'UNION EUROPÉENNE

- Les données plus désagrégées (graphique 3) mettent en évidence que le secteur de la construction contribue de façon très significative au produit intérieur brut des pays de l'UE15 comme l'Espagne (10,6%) ou l'Irlande (7,2%). Cette industrie occupe également une place importante au niveau de certaines économies des nouveaux Etats membres de l'UE, tels que la Roumanie (10,5%), la Lituanie (8,9%), Chypre (8,3%) et la Lettonie (8%)¹³.
- En termes de cet indicateur, avec une contribution qui se situe à 4,7%, la Belgique se positionne, par ordre décroissant, à la 23ème place parmi les 27 pays de l'Union européenne – donc, en-deçà des moyennes communautaires, UE15 (5,7%) et UE27 (5,9%) – devançant ainsi uniquement la Suède (4,5%), la Hongrie (3,9%), l'Allemagne (3,8%) et Malte (3,1%) et se positionnant loin derrière des pays tels que l'Autriche (6,5%), la Finlande (6%), la France (5,8%) ou le Luxembourg (5,6%).
- En l'espace de huit ans la contribution relative du secteur belge de la construction à l'activité économique nationale – part dans le produit intérieur brut – n'a progressé que très légèrement (+0,3 point de pourcentage, contre respectivement 0,8 et 0,9 point pour l'UE15 et l'UE27). Cette progression très limitée contraste avec les évolutions

GRAPHIQUE 3 - CONSTRUCTION : VALEUR AJOUTÉE BRUTE AU PRIX DE BASE EN % DU PRODUIT INTÉRIEUR BRUT, À PRIX COURANTS, 2000-2008



Source : OCDE - Calculs : IWEPS

13 L'industrie de la construction contribue également de façon significative à l'activité économique d'autres pays développés non membres de l'Union. A titre d'exemple, selon les données de l'OCDE, cette industrie représente, en 2007, 6 % du PIB au Japon et 7,3% en Australie.

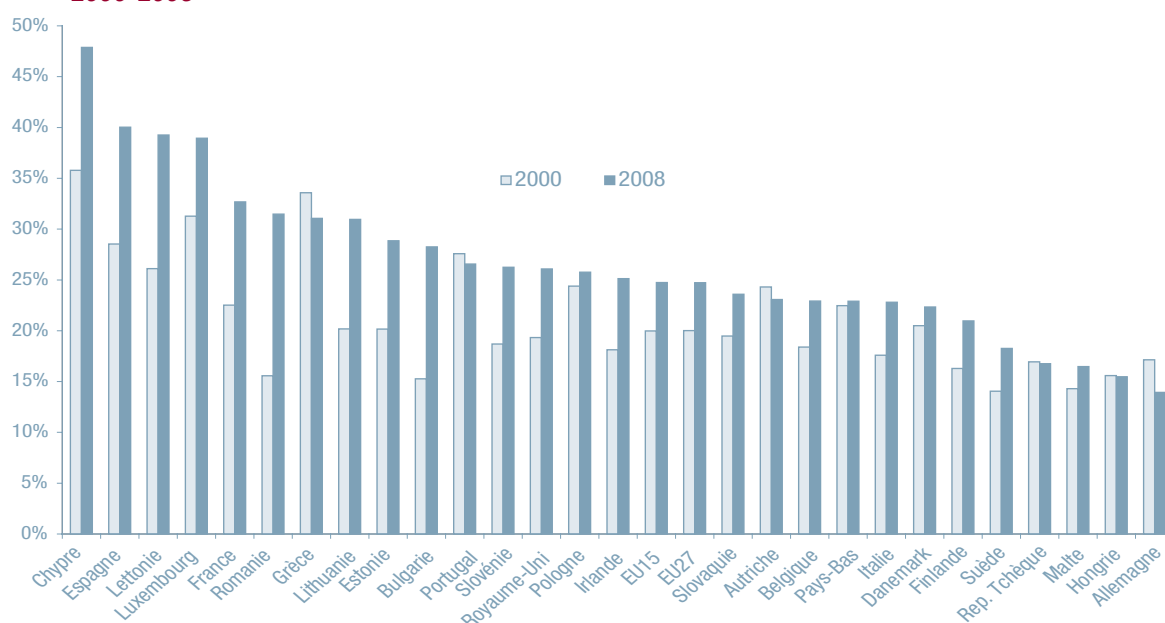
observées au niveau de certains pays tels que la Roumanie (5,7 points), l'Espagne (3 points) ou la France (1,2 point).

- En 2008, le secteur économique de la construction représente approximativement 25% de l'ensemble de la valeur ajoutée créée par le secteur industriel dans l'UE27¹⁴ (graphique 4). Cependant, cette moyenne masque une grande hétérogénéité au sein de l'Union. Ainsi, cette proportion atteint 48% à Chypre et dépasse 32% dans quatre autres pays, l'Espagne (40%), la Lettonie (39%), le Luxembourg (39%) et la France (33%). A l'opposé, le poids de la construction dans l'industrie ne dépasse pas 14% en Allemagne et 15% en Hongrie. Entre ces deux « clubs » se positionnent les autres pays européens, notamment la Belgique où ce secteur d'activité représente environ 23% de l'ensemble de l'activité industrielle. Ce qui la classe, au même niveau que l'Italie et les Pays-Bas, à la 18ème position, par ordre décroissant, parmi les 27 pays de l'Union européenne.
- Entre 2000 et 2008, la contribution de la construction à l'industrie a progressé de l'ordre de 5 points de pourcentage en Belgique. Cependant, cette progression est relativement moins importante que celle observée dans d'autres pays: La Roumanie (16 points), Chypre (12 points), l'Espagne (11 points), le Luxembourg (8 points), la France (10 points), l'Irlande et le Belgique-Uni (7 points).

4- PANORAMA DE L'INDUSTRIE WALLONNE DE LA CONSTRUCTION

- Dans son mémorandum aux partis politiques (2007), la Confédération de la Construction souligne que la construction est un « secteur essentiel de l'économie nationale, la construction est aussi l'instrument indispensable à la réalisation de nombreuses politiques, comme celles qui régissent l'habitat, le logement social, la mobilité, les infrastructures les plus diverses, la revitalisation des centres urbains, et tant d'autres encore ». Au niveau de la Wallonie de nombreux indicateurs convergent pour indiquer que cette industrie est un élément important de l'économie de la région.
- Selon les données des comptes régionaux publiés par la Banque nationale de Belgique (2009)¹⁵, la valeur ajoutée, à prix courants, générée par l'industrie wallonne de la construction est évaluée à un peu plus de 4 milliards d'euros, contre 15,7 milliards d'euros pour la Belgique. Cette industrie représente donc 5,2% du produit intérieur brut de la Région.
- Une mise en perspective permet de constater que la construction constitue la première industrie wallonne. La valeur ajoutée générée par ce secteur économique est 1,6 fois supérieure à celle créée par l'industrie de la chimie et environ trois fois supérieure à la valeur ajoutée du secteur de l'agro-alimentaire. En 2008, l'industrie wallonne de la construction regroupait environ 8 000 entreprises qui

GRAPHIQUE 4 - CONSTRUCTION : VALEUR AJOUTÉE BRUTE AU PRIX DE BASE, À PRIX COURANTS, EN % DE L'ENSEMBLE DE L'INDUSTRIE (Y COMPRIS CONSTRUCTION), 2000-2008



Source : Eurostat - Calculs : IWEPS

14 Il est important de préciser que cette moyenne européenne est très influencée par le poids des grandes nations telles que l'Allemagne, l'Espagne, la France, l'Italie, la Pologne ou le Belgique-Uni. En moyenne non pondérée la contribution du secteur de la construction à l'ensemble de la valeur ajoutée de l'industrie se situe aux alentours de 38%.

15 Institut des comptes nationaux, comptes régionaux 2004-2007, Banque nationale de Belgique, mars 2009.

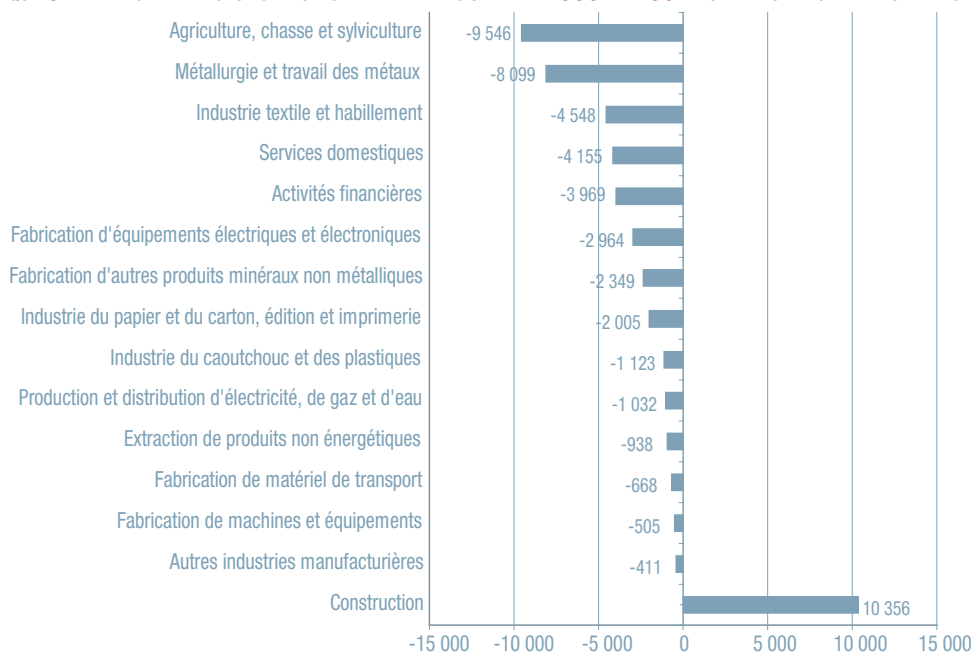
ont généré un chiffre d'affaires de l'ordre de 10 milliards d'euros, soit 22% du total national. Entre 2000 et 2008, le chiffre d'affaires de cette industrie a progressé, en terme nominal, à un rythme très soutenu (5,6% par an).

- La construction est une industrie intensive en emploi. En Wallonie, elle occupe directement près de 80 000 emplois, équivalents à 6,8% de la totalité de l'emploi intérieur en Wallonie et 34% de l'ensemble des emplois industriels dans la région. La main-d'œuvre occupée dans cette industrie représente respectivement plus que 4 et 5 fois le volume d'emplois dans les secteurs wallons de la chimie et de l'agro-alimentaire.
- Au cours de ces dernières années, le nombre de personnes travaillant dans le secteur de la construction a connu une forte augmentation : plus de 10 356 emplois créés au cours de la période 1995-2007, alors que d'autres secteurs ont enregistré des pertes d'emplois très significatives, particulièrement, la métallurgie et travail des métaux (-8 099), le textile et habillement (-4 548), l'agriculture sylviculture et pêche (-9 546), l'industrie du papier (-2 055), la fabrication d'équipements électriques et électroniques (-2 964), les activités financières (-3 969), la production et distribution d'électricité, de gaz et eau (-1 032). Ce qui signifie que pour chaque emploi perdu dans l'industrie du textile et habillement près de deux emplois ont été créés dans le secteur wallon de la construction. Ce ratio est de l'ordre de 1,3 en ce qui concerne la métallurgie (graphique 5).
- La performance de cette industrie wallonne, en termes de création d'emplois, est liée à son bilan positif en termes de croissance économique. Sur une longue période, l'industrie

wallonne de la construction affiche un bilan positif au niveau de sa contribution à l'activité économique de la région. Au cours de la période 1995-2007, sa valeur ajoutée a progressé en terme nominal de l'ordre de 3,5% par an, soit un rythme de croissance largement supérieur à celui enregistré par l'ensemble des industries manufacturières (2,4%) et de l'industrie totale hors construction (2,3%). Le résultat de ces évolutions contrastées est que la part de l'industrie de la construction dans l'industrie totale est passée de 20% en 1995 à 22% en 2007.

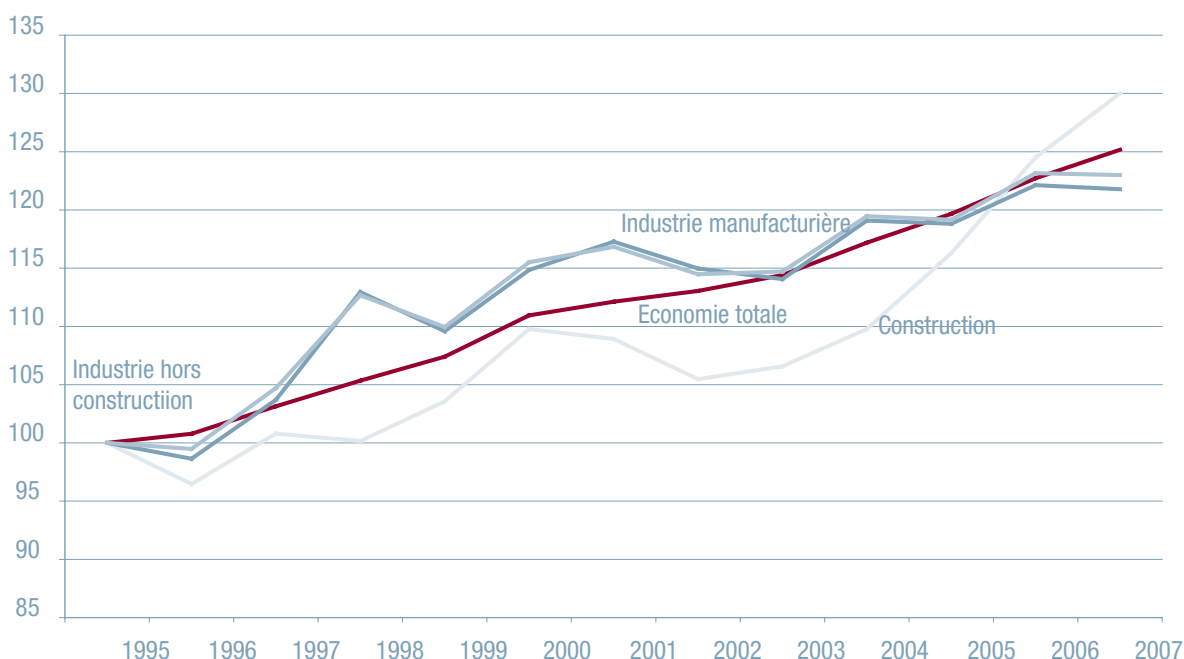
- En termes constants, le graphique 6 montre que, globalement, la croissance de l'économie wallonne – captée par l'évolution de la valeur ajoutée totale – et de l'industrie wallonne, considérée dans son ensemble, a été beaucoup plus lente au cours des années 1995-2007 que la progression de l'activité de la construction wallonne. En effet, les taux de croissance annuels moyens se situent respectivement à 1,9% pour l'économie wallonne et 1,7% pour l'industrie, contre 2,2% pour la construction. Ces différentiels de croissance favorables à l'industrie wallonne de la construction ont atteint des niveaux relativement très élevés en fin de période.
- En 2007, le différentiel de croissance par rapport à l'économie wallonne se situe aux alentours de +2,4 points de pourcentage. Il nous semble intéressant de souligner que cette orientation favorable du niveau de l'activité de la construction wallonne s'inscrit en rupture par rapport aux évolutions observées entre 2001 et 2003, où les taux de croissance de cette industrie ont été inférieurs à ceux enregistrés par l'économie wallonne dans son ensemble.
- En 2006, les investissements réalisés par ce secteur ont

GRAPHIQUE 5 - WALLONIE : EVOLUTION DU NOMBRE D'EMPLOIS ENTRE 1995 ET 2007 AU NIVEAU DE CERTAINES BRANCHES D'ACTIVITÉ



Source : ICN - Calculs : IWEPS

GRAPHIQUE 6 - WALLONIE : ÉVOLUTION DE LA VALEUR AJOUTÉE BRUTE AU PRIX DE BASE DE L'ÉCONOMIE, À PRIX CONSTANTS¹⁶, 1995-2007, EN INDICE 1995=100

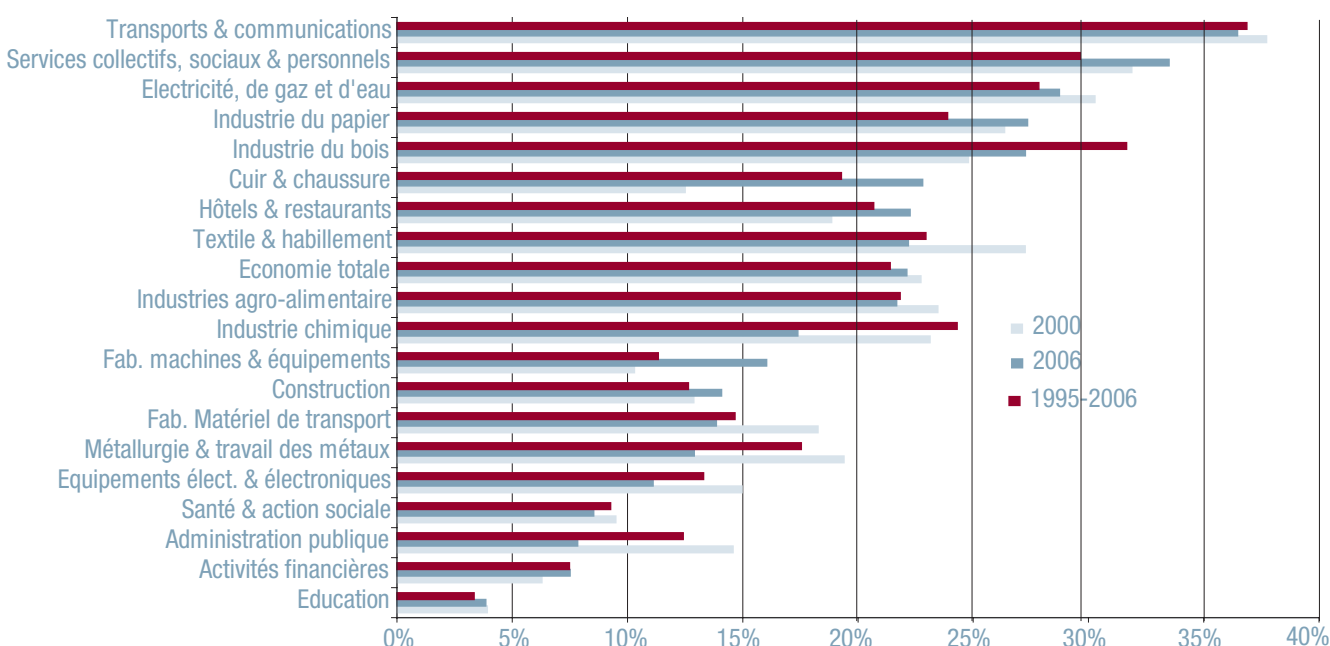


Source : Eurostat - Calculs : IWEPS

atteint approximativement 515 millions d'euros, soit 8,5 fois les dépenses d'investissement de l'industrie wallonne du bois, 16,9 fois celles de l'industrie du textile et 1,8

fois le montant investi par l'industrie de la métallurgie et du travail des métaux. Il convient cependant de noter que cette industrie affiche un faible taux d'investissement.

GRAPHIQUE 7 - TAUX D'INVESTISSEMENTS – RATIO DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT PAR RAPPORT À LA VALEUR AJOUTÉE BRUTE, À PRIX COURANTS-SECTORIELS, EN %, 2000-2006



Source : ICN - Calculs : IWEPS

16 En raison de l'absence de déflateurs régionaux, dans les comptes régionaux publiés par l'Institut des comptes nationaux (ICN), le passage de la valeur ajoutée à prix courants à la valeur ajoutée à prix constants de l'économie totale des régions belges se fait en appliquant les déflateurs nationaux au niveau de 130 branches d'activités. Dans la mesure où les données des valeurs ajoutées sectorielles en volume ne sont pas diffusées par l'ICN nous avons calculé les valeurs ajoutées sectorielles régionales à prix constants en appliquant une démarche similaire à celle adoptée par l'ICN. Cependant, la non disponibilité des données à niveau très fin nous a contraint à appliquer les déflateurs nationaux de 60 branches d'activité au lieu de 130. Il est important de noter que cette différence au niveau méthodologique n'a que très peu d'incidence sur les résultats.

Avec un taux de l'ordre de 14% en 2006, soit 8 points de pourcentage en-dessous de la moyenne régionale, toutes branches confondues, l'industrie de la construction se positionne très en retrait par rapport à d'autres secteurs d'activité wallons tels que l'industrie de l'électricité, du gaz et de l'eau (29%), l'industrie agro-alimentaire (22%) et l'industrie chimique (17%).

- Toutefois, entre 2000 et 2006, le taux d'investissement a progressé de l'ordre d'un point de pourcentage, alors qu'il a diminué très sensiblement dans la métallurgie et travail des métaux (-6), l'industrie chimique (-6), l'industrie du textile (-5) et l'industrie agro-alimentaire (-2). Sur la base du graphique 7, on peut constater qu'une analyse de la situation au cours d'une longue période (1995-2006) n'altère pas les conclusions générales quant aux performances de l'industrie de la construction, en termes d'investissements.

4.1- LA CONSTRUCTION, UN SECTEUR DONT LE POIDS DANS L'ÉCONOMIE WALLONNE EST PRÉPONDÉRANT: EST-CE UNE RÉALITÉ OU UNE SIMPLE IDÉE REÇUE ?

- Nul ne peut douter que ce secteur wallon joue un rôle important au niveau de l'activité économique de la région. Cependant, une question vient directement à l'esprit : Est-ce que cette industrie est réellement surreprésentée au niveau de l'économie de la région? Autrement dit : Est-ce que le poids de cette industrie est très prépondérant dans l'économie wallonne?
- Un examen rapide ou partiel de quelques indicateurs peut laisser croire que tel est le cas. Cependant, une comparaison

de la situation de la Wallonie par rapport à d'autres espaces économiques, particulièrement la Flandre, met en évidence qu'il s'agit d'une simple idée reçue. En effet, par référence à l'année 2007, la contribution de l'industrie de la construction à l'économie wallonne (5,2% du produit intérieur brut) se situe au niveau de celle de la Flandre (5,3%) et en-deçà des moyennes communautaires, UE15 (5,7%) et UE27 (5,9%).

- Toutefois, il est vrai que la contribution de la Wallonie à la valeur ajoutée de la construction nationale (25,4%) se situe au-dessus de sa part dans le PIB de la Belgique (23,4%). De la même manière, les parts de la région dans l'emploi (30,9%) et les investissements du secteur (22,2%) sont supérieures à ses contributions à l'emploi total (26,9%) et aux investissements, toutes branches confondues (21,9%). En réalité, cette situation résulte principalement de la sous-représentation de la construction à Bruxelles. A l'examen du tableau 1 on peut constater que la contribution de la région de Bruxelles-Capitale à la valeur ajoutée de l'industrie de la construction nationale (8,8%) se situe largement en-dessous de sa contribution au PIB national (19%).
- Des données complémentaires tendent à montrer que le poids de cette industrie en Wallonie est moins important que dans d'autres économies, notamment européennes. Dans la troisième partie de notre analyse, nous avons mis en évidence que cette industrie occupe une place importante au niveau des économies de la grande majorité des Etats membres de l'UE. A titre d'exemple, elle représente 10,6% du PIB en Espagne, 7,2% en Irlande, 6,5% en Autriche, 5,8% en France et 5,6% au Luxembourg. Par ailleurs, nous avons montré qu'en termes de cet indicateur, la Belgique n'occupe qu'une place modeste (la 23ème position, par

TABLEAU 1 – CONTRIBUTIONS DES RÉGIONS À L'ÉCONOMIE ET À L'ACTIVITÉ DE LA CONSTRUCTION, À PRIX COURANTS, EN % DE LA BELGIQUE, 2006

		<i>WALLONIE</i>	<i>FLANDRE</i>	<i>BRUXELLES</i>
<i>ECONOMIE TOTALE</i>	<i>PRODUIT INTÉRIEUR BRUT</i>	23,4	57,5	19,0
	<i>EMPLOI INTÉRIEUR</i>	26,9	57,9	15,3
	<i>INVESTISSEMENTS</i>	21,9	62,4	15,7
<i>INDUSTRIE HORS CONSTRUCTION</i>	<i>VALEUR AJOUTÉE</i>	23,4	66,3	10,3
	<i>EMPLOI INTÉRIEUR</i>	24,5	68,9	6,6
	<i>INVESTISSEMENTS</i>	24,4	68,4	7,2
<i>CONSTRUCTION</i>	<i>VALEUR AJOUTÉE</i>	25,4	65,7	8,8
	<i>EMPLOI INTÉRIEUR</i>	30,9	61,8	7,4
	<i>INVESTISSEMENTS</i>	22,2	67,6	10,2

Note: La somme des produits régionaux bruts ne correspond pas au produit intérieur brut national, la différence s'expliquant par les contributions de l'unité extra-régionale.

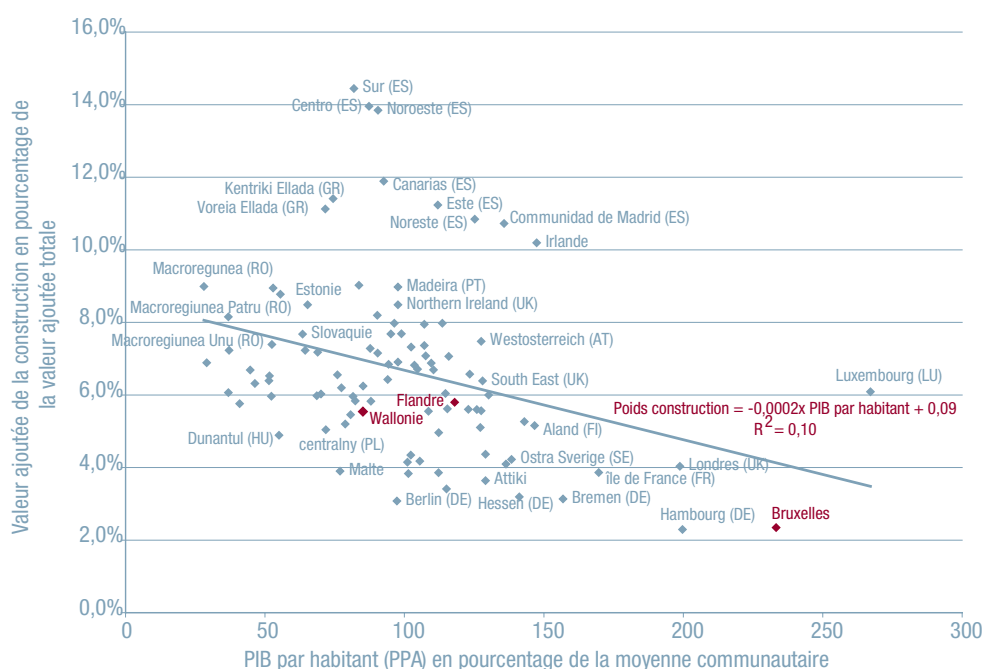
Source : ICN - Calculs : IWEPS

ordre décroissant) parmi les 27 pays membres de l'UE.

- L'élargissement du cadre de l'analyse à l'ensemble des régions européennes, de niveau NUTS1¹⁷, vient renforcer ce constat. Sur la base du tableau 2, qui présente pour l'ensemble des régions de l'UE27, par ordre décroissant, la contribution de l'industrie de la construction à la valeur ajoutée totale (toutes branches), on voit que cette contribution varie au sein du Top 15 des régions européennes entre 8,9% dans la région *Macroregiunea trei* (Roumanie) et 14,4% dans la région de *Sur* (Espagne).
- A l'opposé, en bas du classement on retrouve 15 autres régions européennes qui se caractérisent par une contribution relativement très faible de la construction aux structures productives. Cette part est comprise entre 2,3% dans les régions de *Hambourg* et de *Bruxelles* et 4,2% dans la région hongroise de *Közép-Magyarország*. La Wallonie se positionne entre ces deux groupes extrêmes, soit la 71^{ème} place, par ordre décroissant, parmi les 97 régions européennes de niveau NUTS1, entourée de la région suédoise du *Norra Sverige* et de la région allemande de *Brandenburg*.

- On remarquera, en particulier, que la contribution de la construction à l'économie wallonne - mesurée par la part du secteur dans la valeur ajoutée totale - est restée constante (5,5% en 2000 et 2006). Ceci met en évidence que le poids relatif du secteur a crû de façon significative dans d'autres régions européennes.
- Par ailleurs, on peut noter quelques modifications au sein du classement et un renversement de la hiérarchie des régions européennes au cours de la période 2000-2006. Mais au-delà de cet aspect, on remarquera qu'en 2006, à l'exception de l'Irlande, le groupe du Top 15 des régions européennes est composé principalement d'entités localisées géographiquement à la périphérie de l'UE¹⁸ dont certaines connaissent un faible niveau de développement économique¹⁹.
- Une étude a montré que ces mêmes régions se caractérisent généralement par une faible diversité des structures productives²⁰. A l'inverse, parmi les 15 régions où la part de la construction est relativement faible, on retrouve des régions capitales, telles que *Bruxelles*, *Londres*, ou *Berlin* et des régions comportant des villes capitales ou métropoles, telles que l'île de France, *Hambourg* ou *Brême*, qui sont

GRAPHIQUE 8 – LIEN ENTRE LA CONTRIBUTION DE LA CONSTRUCTION À L'ÉCONOMIE TOTALE ET LE NIVEAU DE DÉVELOPPEMENT DES RÉGIONS EUROPÉENNES, 2006



Note : cette relation est examinée au niveau des régions européennes de niveau NUTS1

Source : IWEPS sur la base des données d'Eurostat

- 17 La Nomenclature d'unités territoriales statistiques (NUTS) a été établie par Eurostat, office statistique de l'Union européenne, pour servir comme cadre de référence pour établir des statistiques régionales au niveau communautaire. Cette nomenclature subdivise le territoire économique de l'Union européenne en plusieurs niveaux hiérarchiques : NUTS1, NUTS2 et NUTS3. Dans sa version actuelle, valable depuis 1er janvier 2008, le niveau NUTS1 correspond à 97 régions. Ce niveau correspond en Belgique aux trois régions. Pour certains États membres de l'Union, par exemple Chypre, Luxembourg, Irlande et Malte, il n'existe pas de découpage régional de niveau NUTS1 et de ce fait ils apparaissent en tant que régions européennes.
- 18 Sept régions espagnoles, une région portugaise, une région roumaine et quatre régions grecques.
- 19 Par exemple, le PIB par habitant, exprimé en parités de pouvoir d'achat, des deux régions roumaines (*Macroregiunea* et *Macroregiunea trei*) ne dépasse pas respectivement 30% et 58% de la moyenne européenne (EU27).
- 20 Sur ce point voir l'étude d'Houard et Marfouk (2000), 'Portrait socio-économique des régions européennes', in croissance et convergence économiques des régions, édité par M. Beine et F. Docquier, éditions DeBoeck université, 2000.

TABLEAU 2 – PART DE LA CONSTRUCTION DANS LA VALEUR AJOUTÉE TOTALE, À PRIX COURANTS, DES RÉGIONS EUROPÉENNES, EN POURCENTAGE

RANG		2006	RANG		2000
1	SUR (ES)	14,4	1	REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA (PT)	10,4
2	CENTRO (ES)	14,0	2	KENTRIKI ELLADA (GR)	10,4
3	NOROESTE (ES)	13,8	3	NOROESTE (ES)	10,3
4	CANARIAS (ES)	11,9	4	SACHSEN (DE)	9,5
5	KENTRIKI ELLADA (GR)	11,4	5	CENTRO (ES)	9,4
6	ESTE (ES)	11,2	6	SUR (ES)	9,2
7	VOREIA ELLADA (GR)	11,1	7	BRANDENBURG (DE)	9,2
8	NORESTE (ES)	10,8	8	CANARIAS (ES)	9,1
9	COMUNIDAD DE MADRID (ES)	10,7	9	SACHSEN-ANHALT (DE)	9,0
10	VOREIO AIGAIO (GR)	10,3	10	VOREIA ELLADA (GR)	8,9
11	IRLANDE (IE)	10,2	11	MECKLENBURG-VORPOMMERN (DE)	8,8
12	NISIA AIGAIU, KRITI (GR)	9,0	12	THÜRINGEN (DE)	8,5
13	MACROREGIUNEA DOI (RO)	9,0	13	SÜDÖSTERREICH (AT)	8,3
14	REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA (PT)	9,0	14	WESTÖSTERREICH (AT)	8,1
15	MACROREGIUNEA TREI (RO)	8,9	15	ESTE (ES)	7,8
69	ZUID-NEDERLAND (NL)	5,6	58	WALES (UK)	5,6
70	NORRA SVERIGE (SE)	5,6	58	DANEMARK (DK)	5,6
71	RÉGION WALLONNE (BE)	5,5	60	RÉGION WALLONNE (BE)	5,5
71	BRANDENBURG (DE)	5,5	60	MANNER-SUOMI (FI)	5,5
73	WEST-NEDERLAND (NL)	5,3	60	MACROREGIUNEA TREI (RO)	5,5
83	KÖZÉP-MAGYARORSZÁG (HU)	4,2	83	SOUTH WEST (UK)	4,5
84	RHEINLAND-PFALZ (DE)	4,1	84	ÅLAND (FI)	4,5
85	BAYERN (DE)	4,1	85	ATTIKI (GR)	4,4
86	LONDON (UK)	4,0	86	SOUTH EAST (UK)	4,3
87	MALTE (MT)	3,9	87	NORDRHEIN-WESTFALEN (DE)	4,3
88	ÎLE DE FRANCE (FR)	3,9	88	HESSEN (DE)	4,3
89	SAARLAND (DE)	3,9	89	MALTE (MT)	4,1
90	SCHLESWIG-HOLSTEIN (DE)	3,8	90	SÖDRA SVERIGE (SE)	4,1
91	ATTIKI (GR)	3,6	91	BREMEN (DE)	3,8
92	NORDRHEIN-WESTFALEN (DE)	3,4	92	LONDON (UK)	3,7
93	HESSEN (DE)	3,2	93	ÖSTRA SVERIGE	3,6
94	BREMEN (DE)	3,1	94	ÎLE DE FRANCE (FR)	3,5
95	BERLIN (DE)	3,1	95	SEVERNA I IZTOCHNA BULGARIE (BU)	3,5
96	RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE (BE)	2,3	96	HAMBURG (DE)	2,9
97	HAMBURG (DE)	2,3	97	RÉGION DE BRUXELLES - CAPITALE (BE)	2,2
	UNION EUROPÉENNE (UE27)	6,2		UNION EUROPÉENNE (UE27)	5,6
	BELGIQUE	5,1		BELGIQUE	5,0

Note: Dans ce tableau et le tableau 3, entre parenthèses figurent les pays d'appartenance des différentes régions ; Be= Belgique, ES=Espagne, GR=Grèce, IE=Irlande, RO=Roumanie, PT=Portugal, NL=Pays-Bas, HU= Hongrie, SE=Suède, UK=Royaume-Uni, MT=Malte, AT= Autriche, DK= Danemark, FI= Finlande, DE=Allemagne, LU= Luxembourg, BG= Bulgarie, PL=Pologne, CY=Chypre, IT=Italie.

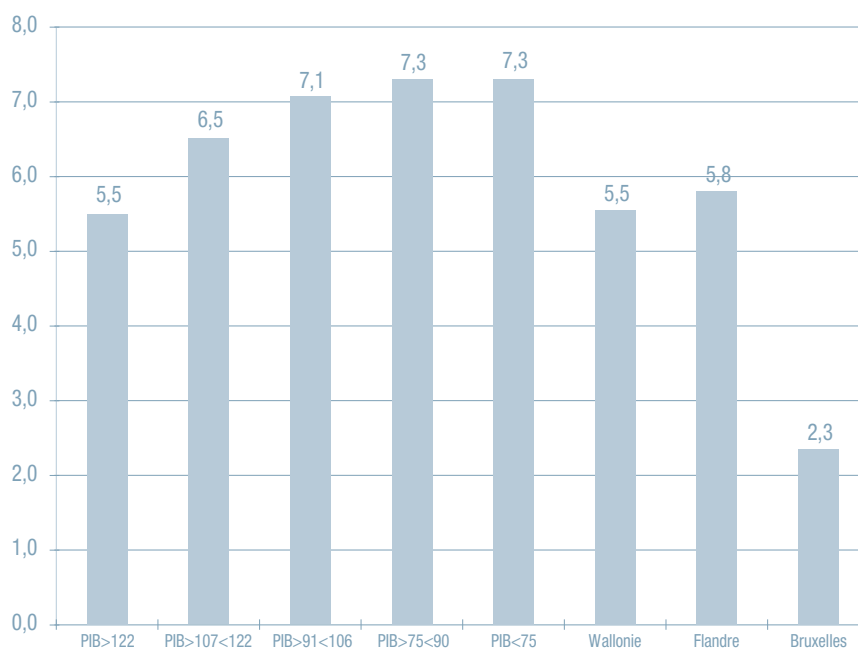
Source : Eurostat - Calculs : IWEPS

parmi les entités les plus « prospères » de l'Union.

- Ces éléments peuvent laisser croire que le poids économique de la construction décroît avec le niveau de développement des régions. Le graphique 8 met en évidence l'existence d'une corrélation négative entre ces deux indicateurs, mais pas aussi forte que l'on pourrait le penser. Des régions européennes, comme le Luxembourg, l'Irlande, Madrid ou la région autrichienne de

Westösterreich, ont un PIB par habitant relativement élevé et une contribution importante de la construction à l'activité économique. A l'opposé, certaines régions se distinguent par un faible niveau de développement et une part très faible de la construction dans les structures productives. A titre d'exemple, on peut citer la région hongroise de Dunántúl ou la région polonaise de Centralny.

GRAPHIQUE 9 – RELATION ENTRE LE POIDS DE LA CONSTRUCTION ET LE NIVEAU DE DÉVELOPPEMENT DES RÉGIONS EUROPÉENNES, 2006, EN POURCENTAGE



Note : les régions européennes correspondent aux entités de niveau NUTS1. Le poids de la construction est mesuré par la valeur ajoutée brute au prix de base, à prix courants, du secteur en % de la valeur ajoutée de l'économie totale. Ce poids correspond aux moyennes non pondérées. Le niveau de développement économique des régions est capté par le PIB par habitant, en parité de pouvoir d'achat, exprimé en indice par rapport à la moyenne communautaire.

Source : EUROSTAT - Calculs : IWEPS

- Ce constat est consolidé par le graphique 9 qui laisse apparaître que les régions les plus « prospères » de l'UE27 dont le PIB par habitant en PPA est supérieur à 122% de la moyenne communautaire - se caractérisent pas un poids de la construction moins prépondérant (5,3% de la valeur ajoutée totale) par rapport aux autres régions européennes, particulièrement les plus défavorisées (7,3%) – dont le PIB ne passe pas le seuil de 75% de la moyenne européenne.
- Cependant, aucune différence significative n'est décelée entre les autres groupes de régions. En observant ce graphique, on peut voir que la Wallonie, au même titre que la Flandre, se situe au niveau des régions les plus « riches » de l'Union européenne. En revanche, la région de Bruxelles-Capitale se distingue par une contribution très faible de l'industrie de la construction à l'économie de la région.
- Concernant l'emploi dans le secteur de la construction, les données du tableau 3 illustrent une grande diversité en termes de la contribution de cette industrie à l'emploi total et industriel, au niveau de l'Union européenne. Quel est le positionnement de la Wallonie au sein de cette mosaïque des régions européennes ? Alors que ce secteur contribue à concurrence de 65% de l'emploi industriel dans la région espagnole du Canaries et dans la région portugaise de Madère et à plus de 42% au niveau de treize autres régions européennes, cette proportion avoisine 33% en Wallonie.
- En termes relatifs, au regard de cet indicateur, la Wallonie se positionne à la 29ème position, par ordre décroissant, parmi les 85 régions européennes de niveau NUTS1, pour lesquelles l'information statistique est disponible, juste derrière la région allemande de Berlin et la région française du Sud-Ouest. Bruxelles et la Flandre, dont la construction représente 28% et 26% de l'emploi industriel, occupent respectivement la 41ème et la 51ème place.
- En ce qui concerne la contribution de la construction à l'emploi total, alors que cette contribution ne dépasse pas 2,6% dans la région de Bruxelles (niveau minimum), elle avoisine 17% dans la région portugaise de Madère (niveau maximum). Les trois dernières colonnes du tableau 3 présentent un classement des régions européennes sur la base de la contribution du secteur à l'emploi total.
- On constate que pour certaines régions, notamment espagnoles et portugaises, cette contribution est importante – par exemple, pour Madère (16,7%), les Canaries (15,1%), Sur (13,6%), Centro (13,6%), et Noroeste (13,1%). On peut noter qu'à l'exception de Chypre, le groupe du Top 15 est formé exclusivement de régions et de pays de l'UE15²¹. Avec une contribution qui se situe à 6,5%, la Wallonie occupe la 52ème place, entourée de trois régions françaises (le Bassin Parisien, le Centre-Est et l'Est) et d'une région suédoise (Nora Sverige), non loin de la Flandre qui se retrouve à la 55ème place. En revanche, Bruxelles occupe la dernière position.
- Donc, par référence à d'autres espaces et

21 En l'occurrence l'Irlande et le Luxembourg pour lesquels il n'existe pas de découpage régional de niveau NUTS1.

TABLEAU 3 – PART DE LA CONSTRUCTION DANS L'EMPLOI INDUSTRIEL ET TOTAL (TOUTES BRANCHES CONFONDUES) DES RÉGIONS EUROPÉENNES, EN %, 2005

RANG	RÉGIONS	EN % DE L'INDUSTRIE	RANG	RÉGIONS	EN % DU TOTAL
1	CANARIAS (ES)	70,2	1	REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA (PT)	16,7
2	REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA (PT)	65,4	2	CANARIAS (ES)	15,1
3	NISIA AIGAIU, KRITI (GR)	55,2	3	SUR (ES)	13,6
4	SUR (ES)	53,3	4	CENTRO (ES)	13,6
5	REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES (PT)	51,7	5	NOROESTE (ES)	13,1
6	DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER (FR)	49,4	6	IRLANDE (IR)	12,6
7	COMUNIDAD DE MADRID (ES)	49,3	7	ESTE (ES)	12,2
8	KENTRIKI ELLADA (GR)	48,5	8	REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES (PT)	11,8
9	ÁLAND (FI)	48,0	9	COMUNIDAD DE MADRID (ES)	11,3
10	CHYPRE (CY)	47,3	10	NORESTE (ES)	10,9
11	LUXEMBOURG (LU)	47,0	11	CONTINENTE (PT)	10,3
12	IRLANDE (IR)	45,8	12	LUXEMBOURG (LU)	10,1
13	CENTRO (ES)	45,5	13	CHYPRE (CY)	9,6
14	ISOLE (IT)	42,9	14	BRANDENBURG (DE)	9,1
15	NOROESTE (ES)	42,2	15	KENTRIKI ELLADA (GR)	9,0
27	BERLIN (DE)	33,1	50	BASSIN PARISIEN (FR)	6,6
28	SUD-OUEST (FR)	32,7	51	CENTRE-EST (FR)	6,6
29	RÉGION WALLONNE (BE)	32,6	52	RÉGION WALLONNE (BE)	6,5
30	KÖZÉP-MAGYARORSZÁG (HU)	32,5	53	EST (FR)	6,3
31	ÖSTÖSTERREICH (AT)	32,5	54	NORRA SVERIGE (SE)	6,2
71	MACROREGIUNEA DOI (RO)	19,8	71	MACROREGIUNEA UNU (RO)	5,1
72	BAYERN (DE)	19,5	72	CENTRALNY (PL)	5,0
73	YUGOZAPADNA I YUZHNA CENTRALNA BULGARIA (BU)	19,3	73	YUGOZAPADNA I YUZHNA CENTRALNA BULGARIA (BU)	5,0
74	BREMEN (DE)	18,8	74	SAARLAND (DE)	5,0
75	NORDRHEIN-WESTFALEN (DE)	18,7	75	MACROREGIUNEA PATRU (RO)	4,8
76	POLUDNIOWY (PL)	18,7	76	MACROREGIUNEA DOI (RO)	4,8
77	POLUDNIOWO-ZACHODNI (PL)	18,3	77	HESSEN (DE)	4,8
78	WSCHODNI (PL)	18,2	78	BERLIN (DE)	4,7
79	PÓLNOCNY (PL)	17,5	79	ÎLE DE FRANCE (FR)	4,7
80	PÓLNOCNO-ZACHODNI (PL)	17,5	80	NORDRHEIN-WESTFALEN (DE)	4,7
81	SAARLAND (DE)	17,2	81	SEVERNA I IZTOCHNA BULGARIA (BU)	4,6
82	SEVERNA I IZTOCHNA BULGARIA (BG)	16,4	82	BREMEN (DE)	4,1
83	MACROREGIUNEA PATRU (RO)	15,7	83	WSCHODNI (PL)	3,9
84	BADEN-WÜRTTEMBERG (DE)	15,5	84	HAMBURG (DE)	3,4
85	MACROREGIUNEA UNU (RO)	14,0	85	RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE (BE)	2,6
	UNION EUROPÉENNE (UE27)	N.D		UNION EUROPÉENNE (UE27)	N.D
	BELGIQUE	27,6		BELGIQUE	5,7

SOURCE : Eurostat - Calculs : IWEPS

contrairement aux idées reçues, cette industrie n'est pas surreprésentée au sein de l'économie wallonne. Ainsi, la part de cette industrie dans le produit régional brut ainsi que dans l'emploi se situe en-dessous des moyennes européennes et largement en-deçà du poids de ce secteur dans les économies d'un grand nombre de régions européennes.

- Une lecture parallèle des données des tableaux 2 et 3 met en évidence l'existence d'un grand différentiel dans le positionnement de la Wallonie au sein des régions européennes en termes de contribution de la construction à la valeur ajoutée (72ème place) et

l'emploi régional (29ème place). Ces éléments révèlent que l'industrie de la construction wallonne se caractérise par une « productivité du travail »²² relativement plus faible que dans un grand nombre de régions européennes, ce qui peut s'expliquer, en partie, par la structure des entreprises et plus particulièrement le poids des petites d'entre elles.

4.2. LA CONSTRUCTION WALLONNE : UN VECTEUR MAJEUR EN TERMES DE CRÉATION D'EMPLOIS

- Selon les données des comptes régionaux, la contribution de l'industrie de la construction wallonne à l'emploi

22 L'indicateur de la productivité de la main-d'œuvre utilisé ici est défini comme le rapport entre la valeur ajoutée à prix courant et le nombre de travailleurs employés (valeur ajoutée par travailleur).

TABLEAU 4 – EMPLOI TOTAL DANS LA CONSTRUCTION ET CONTRIBUTIONS DES RÉGIONS À L'EMPLOI NATIONAL DE CE SECTEUR D'ACTIVITÉ

	En chiffres absolus				En pourcentage		
	Wallonie	Flandre	Bruxelles	Belgique	Wallonie	Flandre	Bruxelles
1995	69 460	146 356	20 003	235 819	29,5	62,1	8,5
1996	68 723	144 893	19 038	232 654	29,5	62,3	8,2
1997	68 559	143 381	19 697	231 637	29,6	61,9	8,5
1998	69 523	143 529	19 303	232 355	29,9	61,8	8,3
1999	70 830	145 016	19 048	234 894	30,2	61,7	8,1
2000	72 733	148 121	18 961	239 815	30,3	61,8	7,9
2001	73 934	149 737	19 641	243 312	30,4	61,5	8,1
2002	72 309	147 541	18 327	238 177	30,4	61,9	7,7
2003	71 480	146 379	18 347	236 206	30,3	62,0	7,8
2004	71 836	146 518	17 579	235 933	30,4	62,1	7,5
2005	73 555	148 284	17 491	239 330	30,7	62,0	7,3
2006	76 639	153 518	18 261	248 418	30,9	61,8	7,4
2007	79 816	158 563	19 429	257 808	31,0	61,5	7,5

Source : ICN - Calculs : IWEPS

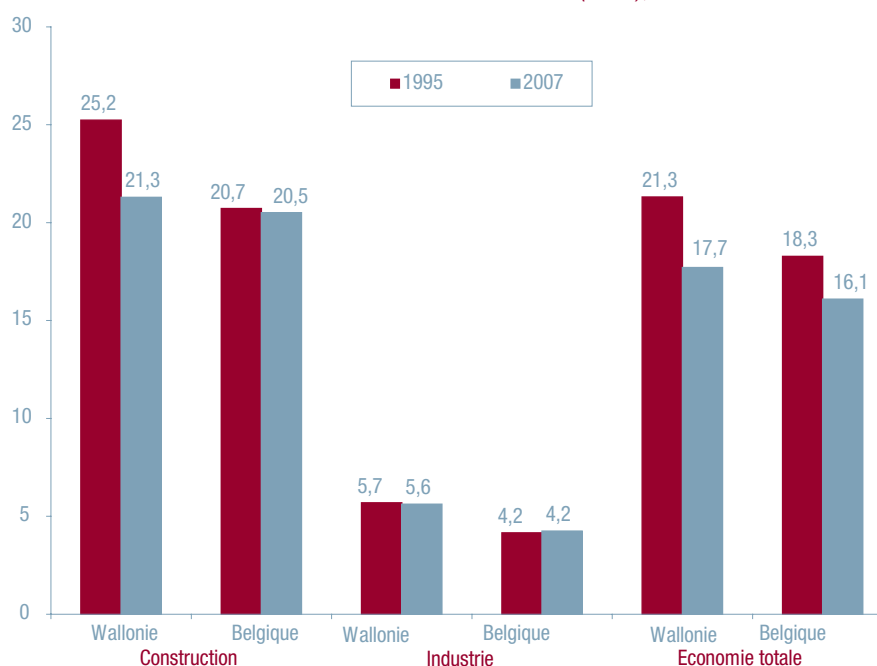
dans la région est loin d'être négligeable. Cette industrie occupe directement quelques 79 816 personnes, en 2007, c'est-à-dire un travailleur sur 14 (voir tableau 4).

- L'industrie wallonne de la construction se caractérise par une forte proportion des travailleurs indépendants. Parmi les 79 816 personnes employées dans cette industrie, on compte 16 994 travailleurs indépendants, soit 21,3% de l'effectif total secteur, contre 20,5% pour l'économie wallonne dans son ensemble (toutes branches confondues) et 15,1% pour la construction belge. A titre de comparaison, les travailleurs indépendants représentent 5,6% de l'emploi dans l'industrie wallonne. Le graphique 10, qui compare

la proportion des indépendants dans la construction, l'industrie et l'économie totale en Wallonie et en Belgique, met en évidence que la surreprésentation des indépendants dans l'emploi total est un phénomène généralisé au niveau de la Région wallonne.

- Il est à noter que l'emploi de cette industrie wallonne a augmenté en moyenne de 1,2% par an entre 1995 et 2007, soit un rythme plus rapide que celui enregistré en Flandre (0,7%) et à Bruxelles (-1%). Ceci s'est traduit par une augmentation significative de la contribution de la Wallonie à l'emploi de la construction nationale (1,5 point de pourcentage), qui est passée de 29,5% en 1995 à 31%

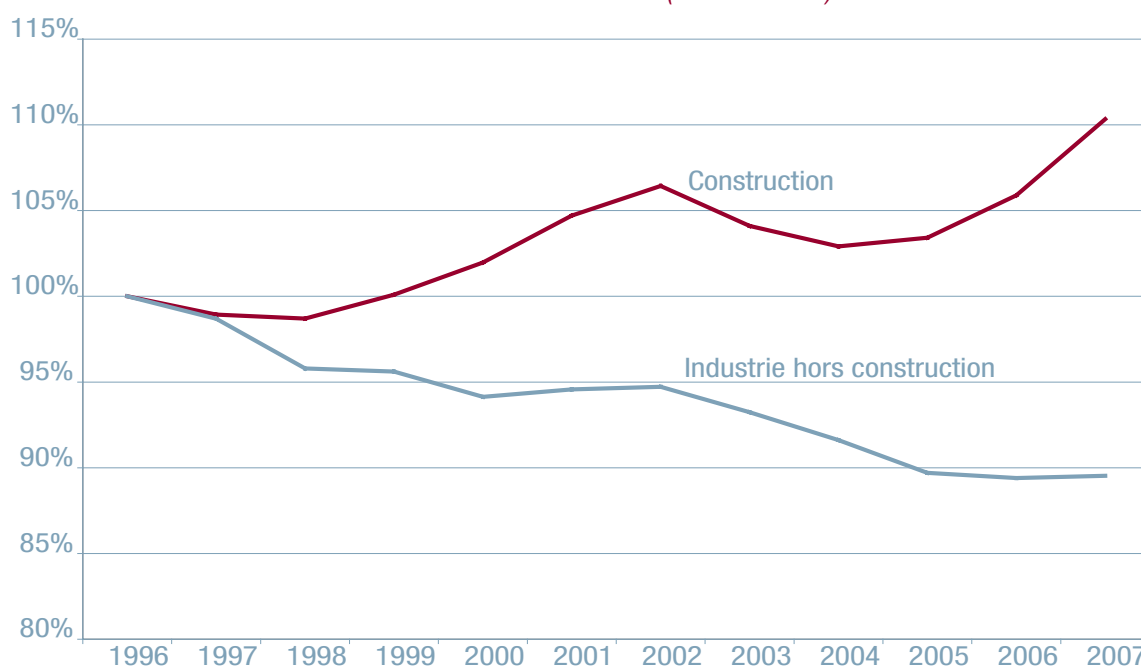
GRAPHIQUE 10 – WALLONIE ET BELGIQUE : PART DES INDÉPENDANTS DANS L'EMPLOI TOTAL (EN %), 1995-2007



Source : ICN - Calculs : IWEPS

23 Cette progression contraste nettement par rapport aux évolutions observées au niveau des autres régions belges. Au cours de la même période, les parts de la Flandre et de Bruxelles diminuent respectivement de 0,7 et 1 point.

GRAPHIQUE 11 – CONTRIBUTIONS DE LA CONSTRUCTION À L'EMPLOI INDUSTRIEL ET TOTAL (TOUTES BRANCHES)



Source : ICN - Calculs : IWEPS

en 2007²³. A titre de comparaison, la part de la région dans l'emploi national, tous secteurs confondus, est restée presque stable : 27% en 1995 contre 26,8% en 2007.

- L'évolution des différentes composantes de l'emploi au cours de la période 1995-2007 montre qu'une proportion importante des créations nettes d'emplois au niveau de la construction wallonne correspond à des emplois salariés. En effet, l'emploi salarié a progressé de 20%, passant de 51 930 à 62 822 salariés entre 1995 et 2007. En revanche, le nombre d'indépendants a baissé de l'ordre de 3%.
- Le graphique 11, qui compare l'évolution des effectifs employés dans la construction et dans l'industrie wallonne, met clairement en évidence un contraste très net entre l'évolution des effectifs employés dans la construction (orientation à la hausse) et de l'industrie wallonne (recul très marqué). Entre 1995 et 2007, l'emploi dans l'industrie wallonne hors construction a chuté de -11%, tandis que le nombre de personnes occupées dans le secteur économique de la construction a augmenté de 15%, soit +10 356 emplois, contre 8% en Flandre et -3% à Bruxelles.

4.2.1- Intensité en emplois : effets multiplicateurs

- Le secteur de la construction se distingue particulièrement par sa grande intensité en emplois : il emploie relativement

plus de main-d'œuvre que d'autres branches d'activité²⁴. Sur la base du tableau entrées-sorties de l'économie belge relatif à l'année 2000²⁵, une demande finale supplémentaire équivalente à million d'euros engendrerait en moyenne douze emplois au niveau de l'ensemble de l'économie (7,9 emplois directs et 4,1 emplois indirects)²⁶.

- Les données du tableau 5 laissent apparaître que la construction est l'industrie qui génère le plus d'emplois. Une impulsion nouvelle de la demande adressée au secteur de la construction d'un montant équivalent à un million d'euros se traduit par la création de 6,4 emplois directs, auxquels il faut ajouter 7,1 emplois indirects, soit au total 13,5 emplois, sans tenir compte de l'ensemble des effets induits sur l'économie²⁷. A titre de comparaison, l'effet serait moindre au niveau de l'industrie manufacturière (7,7 emplois) et dans les autres industries extractives gaz, eau et électricité (5,9 emplois).

- Ce même tableau montre également que les effets induits par une augmentation de la demande en travaux de construction sont importants. En effet, le multiplicateur d'emplois de cette industrie est supérieur à 2, ce qui signifie que les effets indirects d'une demande supplémentaire adressée au secteur de la construction sur l'emploi sont supérieurs aux effets directs. En effet, chaque emploi créé

24 Cette grande intensité en main-d'œuvre explique le fait que la productivité par travailleur du secteur de la construction est relativement plus faible.

25 Publié par le Bureau fédéral du plan en 2005.

26 Les données désagrégées révèlent que, de manière générale, les multiplicateurs d'emploi des secteurs de services sont largement supérieurs à ceux des secteurs industriels. Ce qui peut s'expliquer par les niveaux de productivité qui sont relativement beaucoup plus élevés pour l'industrie par comparaison au secteur des services.

27 Il est important de signaler que le multiplicateur ne prend pas en considération les effets induits. Ces derniers se déclenchent lorsque les employés de la construction et d'autres secteurs de production dépensent leur revenu. Il s'agit d'emplois induits par les dépenses de revenus qui sont directement liées à l'augmentation de la demande en travaux de construction. Par ailleurs, les emplois générés correspondent au nombre de personnes et non des équivalent-temps-plein, ce qui peut se traduire par une amplification des multiplicateurs d'emplois dans les branches où les emplois saisonniers et/ou à temps partiel sont relativement élevés, voir L. Avonds, V. Deguel et A. Gilot (2003), « Quelques applications à l'aide du tableau entrées-sorties 1995 », Working paper 18-03, Institut des Comptes Nationaux.

ENCADRÉ 3 – TABLEAU ENTRÉES-SORTIES (OU INPUTS-OUTPUTS)

Les tableaux entrées-sorties (TES) ou « inputs-output » présentent une vue détaillée de l'ensemble des flux « interdépendances » entre les différentes branches d'activité de l'économie par le biais de leurs consommations intermédiaires. Les TES sont publiés par le Bureau fédéral du plan selon une fréquence quinquennale. La dernière livraison se réfère à l'année 2005.

Les TES constituent un précieux instrument d'analyse qui permet d'évaluer l'impact d'une modification dans la demande finale de produits fabriqués par une branche d'activité donnée sur l'ensemble de l'économie en termes de production, importations, revenus et emplois.

Au-delà des consommations intermédiaires, les relations inter-branches peuvent aussi se quantifier en termes d'emplois indirects, en particulier à travers le multiplicateur d'emplois qui mesure, pour une branche donnée, les effets cumulés (direct et indirect) d'une unité supplémentaire de la demande finale adressée à cette branche. Ce dernier s'exprime comme le ratio entre l'accroissement de l'emploi total (effet direct et indirect) et l'emploi créé directement.

L'effet indirect est engendré par les achats de biens & services (consommations intermédiaires) adressées par cette branche d'activité aux autres secteurs de l'économie. A titre d'exemple, si l'augmentation de la demande finale adressée à l'industrie de la construction se traduit par une création de 60 emplois dans le secteur lui-même (effet direct) et 80 emplois dans les autres branches, le multiplicateur d'emplois est égal à 2,3.

directement dans cette industrie génère 1,2 emploi indirect, contre seulement 0,8 pour l'administration publique et éducation et 0,5 pour l'économie belge toutes branches confondues.

- L'activité de la construction occupe 79 816 travailleurs (62 822 salariés et 16 994 indépendants)²⁸. En utilisant le multiplicateur d'emplois du secteur (2,1), on peut estimer que cette industrie wallonne génère quelques 95 779 emplois dans les autres branches d'activités (emplois indirects). Sur la base de ce calcul, l'emploi de 175 595 personnes en Wallonie, soit environ 15% de l'ensemble de l'emploi intérieur, est lié de façon directe ou indirecte au secteur de la construction.

4.2.2- La qualité de l'emploi évaluée au travers des effets multiplicateurs

- Le tableau 6 présente les résultats de l'étude de Cruyce et Wera (2007) consacrée à la qualité des multiplicateurs d'emplois. La première colonne du tableau reprend les multiplicateurs d'emplois agrégés pour différents secteurs d'activité. Les colonnes 2 à 5 livrent les multiplicateurs

d'emplois par genre, en distinguant les effets directs. Les effets indirects, quant à eux, peuvent être obtenus comme la différence entre l'effet total et l'effet direct. Les autres colonnes donnent les multiplicateurs d'emplois par tranche d'âge et niveau d'éducation.

- A l'examen de ce tableau, on peut constater que l'industrie de la construction se distingue par le fait que le multiplicateur d'emplois masculins dépasse largement le multiplicateur d'emplois féminins. Une impulsion nouvelle de la demande de l'ordre d'un million d'euros en travaux de construction génère 11,3 emplois masculins et uniquement 2,2 emplois féminins, soit 16% de l'emploi total induit. A titre de comparaison, les emplois féminins représentent 67% de l'ensemble des emplois engendrés par une demande équivalente adressée au secteur de la santé et autres services et 43% au niveau de l'économie totale. On peut remarquer, en ce qui concerne l'activité de la construction qu'à l'opposé de l'emploi masculin, l'emploi indirect féminin (1,7 emploi) est largement supérieur à l'emploi direct (0,5 emploi).

- L'industrie de la construction se caractérise également

TABLEAU 5 - MULTIPLICATEUR DE PRODUCTION ET D'EMPLOIS PAR MILLION D'EUROS DE DEMANDE FINALE, MATRICE ENTRÉES-SORTIES 2000

	Emplois cumulés	Emplois directs	Multiplicateur emplois
Agriculture, sylviculture & pêche	17,84	12,63	1,41
Industrie manufacturière	7,74	3,73	2,08
Industries extractives, électricité, gaz & eau	5,87	3,05	1,93
Construction	13,52	6,35	2,13
Commerce, réparations automobiles & articles domestiques, hôtels & restaurants	15,64	9,98	1,57
Transport & communications	10,36	5,83	1,78
Services financiers & activités immobilières	7,75	4,29	1,81
Administration publique & éducation	20,42	18,92	1,08
Santé & autres services	23,10	18,86	1,22
Total	12,04	7,90	1,52

Source : Cruyce et Wera (2007)

28 Les données se réfèrent à l'année 2007.

TABEAU 6 - MULTIPLICATEUR DE PRODUCTION ET D'EMPLOIS PAR MILLION D'EUROS DE DEMANDE FINALE PAR GENRE, TRANCHES D'ÂGE ET NIVEAU D'ÉDUCATION, MATRICE ENTRÉES-SORTIES 2000

	Multiplicateur Total	Hommes		Femmes		Par âge				Par niveau d'étude			
		Total	Directs	Total	Directs	Moins de 30 ans	30-39	40-49	50-59	60 et plus	Secondaire inférieur	Secondaire supérieur	Supérieur
Agriculture, sylviculture & pêche	17,8	11,7	8,6	6,1	4,1	3,5	4,7	4,2	3,1	2,5	9,1	6,2	2,5
Industrie manufacturière	7,7	5,5	2,8	2,3	0,9	2,0	2,4	2,0	1,1	0,2	3,0	3,0	1,8
Industries extractives, électricité, gaz & eau	5,9	4,6	2,6	1,3	0,5	1,1	1,6	1,6	1,3	0,2	1,8	2,3	1,8
Construction	13,5	11,3	5,8	2,2	0,5	3,5	4,1	3,5	2,0	0,4	6,3	5,1	2,1
Commerce, réparations automobiles & articles domestiques, hôtels & restaurants	15,6	8,7	5,0	7,0	5,0	4,5	4,7	3,7	2,1	0,7	5,7	6,5	3,4
Transport & communications	10,4	7,3	4,3	3,0	1,5	2,4	3,0	3,2	1,6	0,3	3,9	4,2	2,3
Services financiers & activités immobilières	7,8	4,9	2,6	2,9	1,6	1,8	2,3	2,0	1,2	0,4	1,8	2,6	3,4
Administration publiques & éducation	20,4	9,4	8,4	11,0	10,6	3,5	5,8	6,6	4,2	0,4	4,5	5,8	10,1
Santé & autres services	23,1	7,6	5,4	15,5	13,4	5,1	7,3	7,0	2,9	0,8	6,8	7,6	8,7
Total (toutes branches)	12,0	6,9	4,2	5,1	3,7	2,8	3,6	3,3	1,8	0,4	4,0	4,4	3,8

par le fait qu'une augmentation de la demande en travaux de construction engendre une proportion relativement importante d'emplois pour des jeunes travailleurs : 26% des emplois créés correspondent à la tranche d'âge moins de 30 ans, contre 20% pour l'agriculture, sylviculture et pêche et 17% pour l'administration publique et éducation. Par ailleurs, 47% des emplois qui peuvent être induits au niveau du secteur de la construction sont des emplois faiblement qualifiés (niveau d'éducation ne dépassant pas le secondaire inférieur), contre 33% pour l'économie totale, 22% pour l'administration publique et éducation, 23% pour les services financiers et activités immobilières.

- Ces éléments tendent à montrer que l'industrie de la construction constitue un véritable levier dont disposent les pouvoirs publics wallons pour favoriser l'emploi des jeunes et des personnes qui ont un faible niveau de qualification, deux catégories de travailleurs parmi les plus touchées par le chômage²⁹.

4.3- RÉPARTITION SPATIALE DES ACTIVITÉS DE LA CONSTRUCTION WALLONNE

- En 2007, dernière année disponible, plus d'un tiers de l'activité de la construction wallonne (35%) se situe dans la province de Liège, suivie de la province du Hainaut, dont la contribution avoisine 32%. Ces deux provinces concentrent 67% de la valeur ajoutée de la construction wallonne, par comparaison leur contribution à la valeur ajoutée totale de la Wallonie (toutes branches confondues) se situe aux

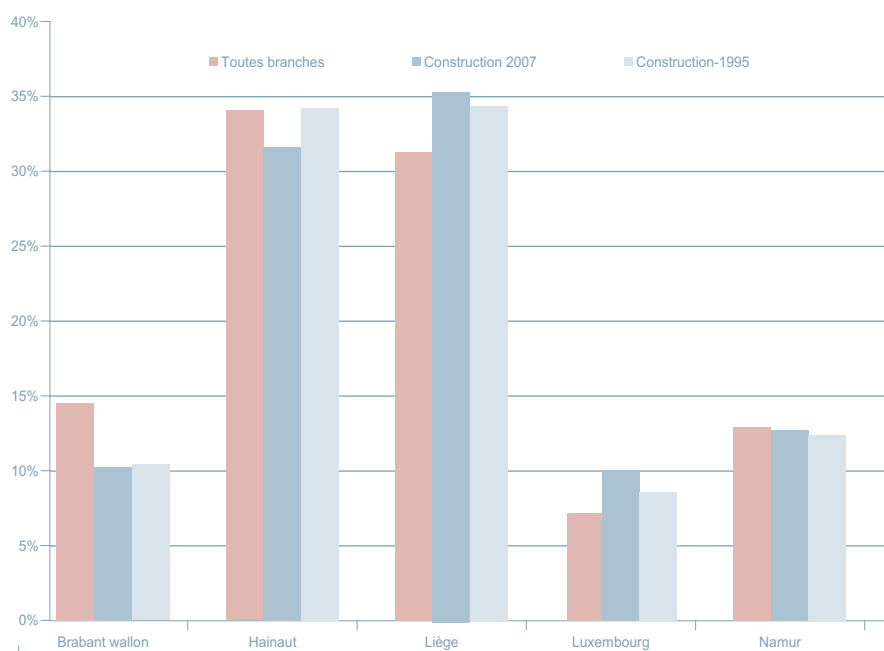
alentours de 65%.

- Entre 1995 et 2007, A l'inverse des autres provinces wallonnes, on observe une baisse de l'activité de la construction dans le Hainaut, dont la part dans la valeur ajoutée de cette industrie wallonne passe de 34 à 32%.
- D'autres indicateurs livrent une image différente. Ainsi, la province du Hainaut occupe la première position en termes de contribution aux investissements et à l'emploi de la construction wallonne. Cette province concentre 31% des investissements et 34% de l'emploi. En ce qui concerne la province de Liège, ces proportions se situent respectivement à 30% et 33%.

5- EFFETS MACRO-ÉCONOMIQUES DES INVESTISSEMENTS EN INFRASTRUCTURES PUBLIQUES

- Il existe un large consensus autour de la contribution des projets d'infrastructures publiques à la relance de la demande globale (effet keynésien). Cet effet, à court terme, a souvent occulté les rôles multiples que peuvent jouer à long terme les investissements en infrastructures, notamment en matière de transport et communications, au niveau de l'économie d'une région ou d'un pays donné. Dans la mesure où ces investissements ne sont pas directement financés par leurs utilisateurs, ils peuvent être source de nombreuses externalités positives.
- Au-delà des avantages qu'ils procurent aux usagers³⁰

GRAPHIQUE 12— PART DES INDÉPENDANTS DANS L'EMPLOI TOTAL (EN %), 1995-2007



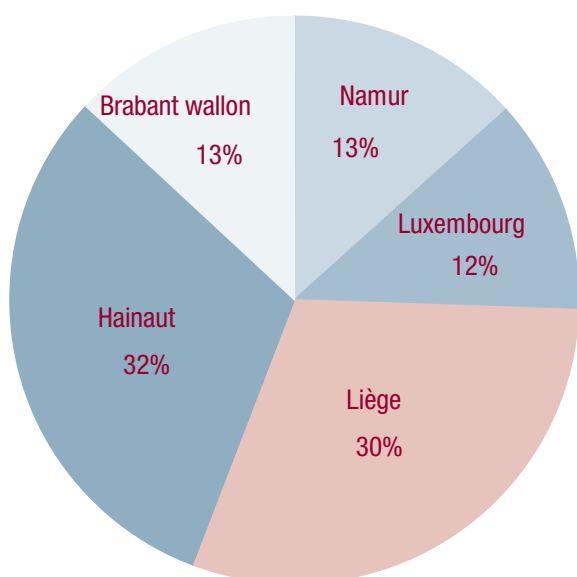
Source : ICN - Calculs : IWEPS

29 A titre d'exemple, les données d'Eurostat relatives aux enquêtes sur les forces de travail révèlent que le taux de chômage des jeunes (15-24 ans) est évalué, en 2007, à 27,8% en Wallonie, contre 8,6% pour les personnes âgées de 25 ans et plus.

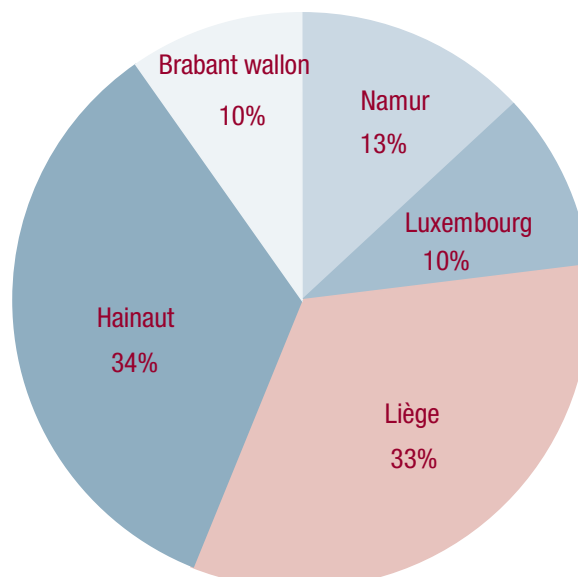
30 Par exemple, les investissements en infrastructures de transport ont pour effet direct l'amélioration des conditions de déplacement de leurs utilisateurs (économies en temps et en dépenses, sécurité, ...).

GRAPHIQUE 13– WALLONIE : CONTRIBUTION DES DIFFÉRENTES PROVINCES AUX INVESTISSEMENTS ET À L'EMPLOI DE LA CONSTRUCTION WALLONNE (EN %)

Formation Brute de capitale fixe, 2006



Emploi intérieur, 2007



Source : ICN - Calculs : IWEPS

et de leur contribution à l'activité économique au travers de leur effet multiplicateur, ces investissements peuvent avoir des incidences multiples sur les performances et le développement économiques d'une région³¹, favorisant ainsi la convergence des régions les plus défavorisées en matière de développement vers les régions prospères. Considérant que les disparités régionales en termes de revenu par capita reflètent les différences en dotations en termes de facteurs de production et de productivité totale des facteurs, Alonso-Carrera, Freire-Serén et Manzano (2009), estiment que les investissements publics en infrastructures constituent l'une des réponses fondamentales des gouvernements pour réduire les disparités régionales en matière de développement.

- Tout d'abord, les infrastructures publiques, particulièrement en matière de transport, contribuent de façon directe à l'économie d'une région en tant que facteur de production à part entière, au même titre que le capital privé, le progrès technique et le travail. Jiang (2001) souligne que « les investissements réalisés dans les infrastructures de transport peuvent accroître la capacité de production d'une région, en accroissant ses ressources et en améliorant la productivité de celles qui existent déjà »³².
- A côté des gains de productivité pour les entreprises

privées³³, les infrastructures publiques peuvent contribuer à améliorer la compétitivité des entreprises grâce à la réduction des coûts de production, contribuer au désenclavement des régions les plus isolées en améliorant leur accessibilité, favoriser le développement du tourisme, stimuler l'investissement privé³⁴ et améliorer sa rentabilité, accroître les échanges (personnes, biens et services) et affecter le choix de localisation des firmes. Elles peuvent également jouer un rôle au niveau de l'attractivité des investissements étrangers³⁵.

- Il n'est donc pas étonnant qu'une attention particulière ait été accordée par les agences de développement aux investissements en infrastructures. Par exemple, dans son rapport sur le développement dans le monde de 1994, qui s'intitule « une infrastructure pour le développement », la Banque mondiale considère ces investissements comme un véritable levier qui favorise le développement des économies et l'amélioration des conditions de vie des populations. Dans ce rapport, la Banque mondiale souligne que « la qualité d'une infrastructure aide à comprendre pourquoi un pays réussit alors qu'un autre échoue à diversifier sa production, à développer ses échanges, ..., à faire reculer la pauvreté ou assainir le milieu... ». Un autre grand défenseur des investissements en infrastructures fut

31 Cependant comme le souligne l'OCDE (2002) « Il est extrêmement difficile de mesurer la relation exacte entre l'investissement en matière d'infrastructure de transport et le développement ».

32 Cependant, le développement de projets en matière d'infrastructures publiques peut dans certains cas engendrer des externalités négatives pour la société : surcroît de circulation et de bruit, accroître sensiblement les émissions de gaz à effet de serre, ...

33 Jiang (2001) souligne « qu'une route bien construite permet de transporter des produits vers les marchés en moins de temps, ce qui permet à des entreprises privées de produire à coût total moindre ».

34 Certains travaux mettent l'accent sur le fait que les infrastructures publiques sont complémentaires au stock de capital privé et de ce fait, elles stimulent l'investissement privé. Sur ce point voir, par exemple, Munnel (1992) et Mamatzakis (2003).

35 Il est important de noter que les effets des infrastructures publiques sont très liés. Par exemple, l'accessibilité d'une région et la localisation des firmes ou encore l'attractivité des investissements étrangers et la localisation des firmes.

Jacques Delors. En tant que Président de la Commission européenne, il a présenté en 1993 « un livre blanc » dans lequel il préconise de grands travaux d'infrastructure afin de favoriser la croissance, la compétitivité et l'emploi au niveau de l'Union européenne.

- Au cours de ces dernières années, on a assisté à l'émergence d'une littérature abondante, théorique et empirique, centrée sur le rôle joué par les infrastructures publiques sur l'activité économique. Dans ce cadre, s'inscrit l'étude de Bougheas et al. (2000) dans laquelle les auteurs ont estimé, sur la base de données transversales, regroupant des pays développés et en développement, une équation de croissance qui intègre comme variable explicative des indicateurs d'infrastructures physiques en matière de transport et communications (ex. nombre de kilomètres de routes par kilomètre carré). Les estimations de Bougheas et al. confirment le fait que les infrastructures publiques constituent une source de croissance économique³⁶.
- Ces auteurs ont également mis en évidence l'existence d'une relation en forme de courbe en «U» inversé entre les infrastructures et la croissance économique. Cette relation indique que lorsqu'un pays améliore ses infrastructures en matière de transport et communications, l'impact sera positif sur la croissance. Mais lorsque les dotations en infrastructures dépassent un certain seuil, tout investissement supplémentaire dans ce domaine ralentit la croissance et la contribution des dotations en infrastructures à la croissance économique peut devenir globalement négative. Toutefois, comme le notent les auteurs, la majorité des pays se trouvent localisés sur la partie ascendante de la courbe.
- A ce niveau, on peut mentionner l'étude de Charlot, Pigué et Schmitt (2003) qui était consacrée à l'analyse des effets du capital public sur la croissance régionale et sur la réduction des disparités interrégionales en France. Au travers de l'estimation de fonctions de production avec capital public, sur des données de panel (21 régions françaises et 16 années: 1978-1993), cette étude a confirmé l'efficacité productive du capital public au travers de l'impact positif sur la production régionale et sa croissance. De la même manière, les résultats de l'étude de Sataya et al. (2004) indiquent que les infrastructures publiques jouent un rôle important au niveau de la productivité et des performances de l'industrie manufacturière canadienne. En se basant sur l'estimation de fonctions de coûts de 12 secteurs manufacturiers au cours de la période 1961-1995,

Sataya et al. ont mis en évidence que les investissements en infrastructures se traduisent par une réduction de coût de production pour les entreprises. Les résultats des estimations révèlent que l'ampleur de cet effet varie en fonction des industries. Ils obtiennent, ainsi, une élasticité des coûts par rapport aux infrastructures publiques comprise entre -0,10 et -0,40³⁷.

- Parallèlement à ces travaux, d'autres études ont examiné le rôle de ces infrastructures, notamment de transport dans le processus de choix de localisation des firmes, par exemple, Holl (2004a, 2004b) et Baudewyns (2002)³⁸ et l'attractivité des investissements étrangers, Bénassy-Quéré, Gopalraja et Trannoy (2007).
- Sur la base de données micro-économiques très désagrégées, Holl (2004a) a analysé l'impact des infrastructures routières sur la localisation des établissements qui ont été créés au cours de la période 1980-1994³⁹, au niveau des municipalités espagnoles, en distinguant 10 branches qui couvrent l'ensemble du secteur manufacturier, ce qui représente au total 122 000 nouveaux établissements. Cette étude a montré que les investissements en matière d'infrastructures de transport jouent un rôle important pour l'attraction exercée par différentes municipalités espagnoles au niveau de la localisation des nouveaux établissements et, par conséquent, ils affectent la distribution spatiale des firmes. Citons comme principaux résultats:
 - Les infrastructures de transport, plus particulièrement les autoroutes, ont un effet positif et significatif sur le choix de localisation des entreprises.
 - Les firmes préfèrent les localisations se situant dans un rayon d'environ 10 kilomètres au plus par rapport à un nouvel axe autoroutier. En moyenne, les localités situées dans un nouveau corridor de 10 kilomètres enregistrent une hausse de créations de nouvelles entreprises de l'ordre de 14%. Une localisation au-delà du corridor de 10 kilomètres créé par une autoroute réduit la création d'entreprises entre 12 et 94%, en fonction de la distance et du secteur d'activité.
 - L'amélioration de l'accessibilité influence positivement la création d'entreprises au niveau des municipalités espagnoles. Pour la moitié des secteurs analysés (5 sur 10), un gain de temps de 30 minutes par rapport à la capitale provinciale la plus proche augmente la création de nouvelles entreprises de 3 à 6%.

36 Cette section n'a pas pour objectif de fournir une revue exhaustive de cette littérature mais tout simplement de synthétiser les principaux travaux dans ce domaine. Pour une analyse détaillée de la littérature dans ce domaine voir Jiang (2001) et pour une bonne revue des études régionales voir Chandra et Thompson (2000).

37 Pour un nombre limité de secteurs, les élasticités ne sont pas statiquement significatives.

38 D'autres travaux empiriques ont mis en évidence les effets des investissements en infrastructures de transport sur la distribution spatiale des activités économiques, par exemple, Boarnet (1997), Haughwout (1999) et Coughlin et Segev (2000).

39 Au cours de cette période, l'Espagne a lancé un vaste programme d'investissements en matière de transport. Par exemple, le réseau autoroutier est passé de 1 933 km au début des années 80 à 7 748 km en 1995, Holl (2004).

- Ce rôle prépondérant des infrastructures de transport dans le choix de localisation des entreprises et la distribution spatiale des activités économiques est confirmé par une seconde étude de Hall (2004b), centrée sur les municipalités portugaises. Cette étude analyse la création de nouvelles entreprises au cours de la période 1986-1997⁴⁰ au niveau de 22 secteurs d'activité, dont 13 branches industrielles. Holl a montré les éléments suivants:

- A côté de la croissance de la demande locale, de la diversification de l'environnement économique et du niveau de qualification de la main-d'œuvre, la création de nouveaux axes autoroutiers a eu un effet significatif sur la distribution spatiale en termes de créations des entreprises⁴¹. Cependant, il observe de grandes différences au niveau des différents secteurs d'activité en ce qui concerne cet effet.

- L'effet des infrastructures autoroutières sur la création de nouvelles entreprises est maximal dans un rayon de 10 kilomètres par rapport aux nouveaux axes autoroutiers et il est pratiquement nul pour les localisations se situant à une distance dépassant les 50 kilomètres.

- Dans ce cadre, on peut citer également une étude récente qui a été consacrée à l'analyse des déterminants des flux des investissements directs étrangers (IDE) en provenance des Etats-Unis vers 18 pays européens⁴², au cours de la période 1994-2003. Bénassy-Quéré, Gopalraja et Trannoy (2007) ont trouvé qu'à côté de la dimension des économies/taille des marchés (mesurée par le produit intérieur brut), du taux d'imposition sur les sociétés, du coût du travail, des dépenses en matière de recherche et développement, les pouvoirs publics disposent d'un instrument important pour favoriser l'entrée des flux des investissements étrangers, en l'occurrence les infrastructures routières.

- Cette étude a montré que la taille des marchés, mesurée par le PIB est le principal facteur d'attraction des investissements étrangers, mais qu'à côté de ce déterminant d'autres facteurs, notamment les dotations en matière d'infrastructures routières, captées par la densité du réseau routier (nombre de km/superficie), jouent un rôle important. En effet, le calcul des élasticités dérivées des estimations économétriques de cette étude révèle qu'une augmentation de 1% du taux d'imposition se traduit par une diminution des investissements de l'ordre de 3.5% des flux des investissements directs étrangers. En revanche, une augmentation de 1% des dépenses en R&D a pour impact une augmentation des flux de 1,1%. En ce qui concerne les infrastructures routières, une augmentation de 1% de la

densité des routes a pour effet une augmentation de 0,7% des flux d'investissements étrangers en provenance des Etats-Unis.

- Les ordres de grandeurs de ces chiffres suggèrent, comme le soulignent les auteurs, l'existence d'un vrai arbitrage entre une faible imposition et la fourniture de facteurs publics (dépenses de R&D et infrastructures de transport). En effet, par référence au résultat de l'étude, un pays peut augmenter son taux d'imposition de 1 point de pourcentage sans que cela affecte les entrées de flux des investissements étrangers, si en même temps il améliore son infrastructure de transport de 5% ou de manière équivalente, il augmente ses dépenses en matière de R&D de 3%. L'une des recommandations de cette étude est que les pays européens à fort taux d'imposition sur les sociétés pourraient préserver leur attractivité en fournissant des facteurs publics de meilleure qualité, notamment des infrastructures de transport. Les résultats aussi bien théoriques qu'empiriques présentés ici suggèrent que le débat sur l'attractivité ne doit pas se focaliser sur le niveau de taxation mais prendre aussi en compte la fourniture de facteurs publics. On montre qu'il est possible de faire coexister d'une part, des pays à haut niveau à la fois d'imposition et de facteurs publics, et d'autre part, des pays à faible niveau d'imposition et de fourniture de biens publics.

Dans ce cadre, on peut citer une étude de l'IWEPS dans laquelle Docquier (2007) a mis en évidence les effets positifs des programmes d'investissement de la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO) sur l'emploi et le produit régional de la Wallonie.

6- LES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT EN INFRASTRUCTURES EN WALLONIE

- Les budgets des dépenses constituent la principale source d'information qui permet d'identifier les montants consacrés par la Région wallonne aux investissements en infrastructure, notamment en matière de transport et communication. Cette source permet de distinguer les montants par catégorie (infrastructures routières et autoroutières, voies hydrauliques, aéroportuaires...) mais également les axes prioritaires.

- Sur la base du tableau 7, qui retrace l'évolution des dépenses en matière d'investissements au cours de la période 1998-2009, on peut constater que les investissements réalisés par la Région wallonne en 1998

40 Le choix de cette période est lié au développement considérable des infrastructures de transport au Portugal. A partir du début des années 1980 le réseau autoroutier a connu une évolution très sensible, passant de quelques 200 à environ 1 300 kilomètres.

41 Cet effet résulte de l'amélioration de l'attractivité des localisations proches de ces infrastructures.

42 Les 18 pays correspondent aux Etats membres de l'Europe des 15 plus la République Tchèque, la Hongrie et la Pologne.

s'élevaient à 447 millions d'euros. Selon les données des budgets de la Région wallonne, les montants relatifs à 2008 et 2009 se situent respectivement aux alentours de 413 et 381 millions d'euros. Ce même tableau laisse apparaître qu'une part importante de ces investissements est consacrée aux routes et bâtiments. Ces derniers sont évalués à 178 millions d'euros en 1998, contre 160 millions en 2009, représentant respectivement près de 40% et 42% de l'ensemble des dépenses d'investissement de la Région. Au-delà de ces éléments, on remarquera qu'au cours de la période 1998-2009, la Région wallonne a consacré plus de 2 milliards d'euros aux investissements dans le domaine des routes et bâtiments.

- En ce qui concerne les investissements en travaux de génie civil (construction et entretien) relatifs au réseau routier et autoroutier, ils ont progressé, en terme nominal, au rythme de 5,2% par an, passant de 59 à 103 millions d'euros entre 1998 et 2009. Durant la même période de référence, les investissements dans le second segment du réseau routier et autoroutier à savoir la partie « génie électromécanique » ont évolué de façon négative (-9,5%). Le résultat de ces évolutions contrastées est que les investissements relatifs au réseau routier dans toutes ses composantes (partie génie civil et partie génie électromécanique, construction et entretien de réseau) ont reculé de l'ordre de -1%, à comparer à -1,4% pour les dépenses d'investissement totales de la Région wallonne.
- A ce niveau, il est important de souligner que les données budgétaires sous-estiment, dans une large mesure, le montant total des investissements en infrastructures de transport réalisés en Wallonie, puisqu'elles ne prennent pas en considération ni les travaux réalisés par la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO), ni les investissements des pouvoirs locaux.
- La création de la SOFICO, société publique, en mars 1994, avait pour objectif de permettre le financement et l'accélération de certains grands chaînons manquants et goulets d'étranglement du réseau wallon. Depuis sa création en 1994, la SOFICO a contribué à la réalisation de chantiers pour un total de plus de 570 millions d'euros.

6.1- DOTATIONS DE LA WALLONIE EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT⁴³

- Selon une étude récente de l'Institut Wallon de l'Evaluation, de la Prospective et de la Statistique (IWEPS), les infrastructures de transport constituent un vrai atout dont dispose la Wallonie (grande densité, réserves de capacité, faibles coûts à l'usage), Juprelle (2009). En effet, tous les indicateurs convergent pour mettre en évidence que la région, au même titre que la Belgique, est relativement bien dotée en infrastructures de transport. Son réseau routier et principalement celui des autoroutes⁴⁴, mais également ferroviaire et fluvial sont parmi les plus denses d'Europe.
- La longueur du réseau autoroutier wallon rapporté à la superficie, est 4 fois plus élevé qu'au niveau de l'Union européenne (UE27). Sur la base de ce même indicateur, on peut constater que la Wallonie se positionne presque au même niveau que deux pays frontaliers, en l'occurrence le Luxembourg et les Pays-Bas, et au-dessus niveau des pays comme l'Allemagne et la France. Ainsi, la densité de son réseau autoroutier est respectivement 2,7 et 1,5 fois plus importante que celle de la France et de l'Allemagne.
- La dernière colonne du tableau 8, qui donne la densité du réseau autoroutier, mesurée par le nombre de kilomètres d'autoroutes par habitant, confirme que la Wallonie est relativement bien dotée en infrastructures autoroutières. Avec 255 kilomètres d'autoroutes par million d'habitants, la densité du réseau autoroutier wallon est 2,1 fois plus importante que celle de l'UE27 et 1,8 plus que celle de l'UE15. Les données désagrégées mettent en évidence qu'à l'exception du Luxembourg, la région se positionne mieux que les pays de référence. Ainsi, sa densité du réseau autoroutier est 50% supérieure à celle de la Belgique et de la France, 70% et 80% respectivement par rapport à l'Allemagne et les Pays-Bas.
- La Wallonie se positionne également relativement bien en termes de densité de réseaux ferroviaire et de voies navigables. La densité du réseau ferroviaire de la région (98 kilomètres de lignes ferroviaires pour 1 000 Km²)⁴⁵ est plus de deux fois plus importante que celles de l'UE27 et l'UE15, avec respectivement des densités de l'ordre de 46 et 47 km pour 1 000 Km². Ces différentiels de densité de réseau de la Wallonie par rapport à l'UE15 et l'UE27 sont beaucoup plus importants pour les voies navigables⁴⁶ (voir tableau 8). Dans

43 Cette section est extraite d'une étude récente de l'Institut Wallon de l'Evaluation, de la Prospective et de la Statistique (IWEPS) : Julien Juprelle (2009), « Les infrastructures de transport de en Région wallonne », No 9, Avril. Cette publication peut être téléchargée sur le site web de l'IWEPS: <http://statistiques.wallonie.be>

44 La longueur du réseau routier wallon correspond à 79 708 kilomètres. Il se compose de 6 839 kilomètres de routes régionales, de 714 kilomètres de routes provinciales, de 71 286 kilomètres de routes communales et de 869 kilomètres d'autoroutes, Parlement Wallon (2008). Selon Juprelle (2009) le réseau routier wallon a connu une progression de l'ordre de 9,5% au cours de la période 1990-2007, contre 11,7% pour le réseau autoroutier.

45 Par référence à l'année 2007, d'une longueur de 1 639 kilomètres, le réseau ferré wallon représente 46% du réseau belge, contre 49% pour la Flandre.

46 Le réseau wallon des voies navigables représente 451,3 kilomètres.

TABEAU 7- BUDGET DES DÉPENSES DE LA RÉGION WALLONNE, EN MILLIERS D'EUROS : PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS - 1998 à 2009 - OPTIQUE ORDONNANCEMENT

D O	Pgm 2009	Pgm avant 2009	Programme d'investissements (optique ordonnancements, en ce compris les fonds organiques)	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
				réalisation	réalisation	réalisation	réalisation	réalisation	réalisation	réalisation	réalisation	réalisation	réalisation	ajusté	initial
12			Budget, logistique et technologie de l'information et de la communication	8 647	11 217	14 157	16 305	15 661	15 393	18 142	18 070	18 649	18 567	19 367	21 638
13	13.02		Routes et bâtiments	177 648	165 268	191 247	176 423	182 604	194 113	170 792	167 721	180 694	177 871	182 682	160 066
			Réseau routier et autoroutier - construction et entretien du réseau - partie génie civil	59 274	57 876	66 270	65 374	72 362	76 907	73 020	61 159	119 400	117 972	122 337	103 300
			Réseau routier et autoroutier - construction et entretien du réseau - partie génie électromécanique	47 677	41 939	47 296	54 212	54 539	58 107	44 545	55 294	14 054	11 913	19 370	16 540
	13.12	14.01	Travaux subsidés	45 920	35 865	47 869	36 509	37 453	38 046	34 067	35 631	37 165	38 889	40 035	40 226
		50.02	Fais de fonctionnement et prestations de tiers								14 372				
		53.01	Electricité - Routes - Construction et entretien	14 943	11 827	13 387	13 945	10 357	11 937	14 653					
		53.05	Réseau de télécommunication - Construction	9 179	16 639	15 589	5 825	6 687							
		53.06	Réseau de télécommunication - Entretien	654	1 123	835	558	1 206							
		53.03	Réseaux de télécommunication et systèmes d'information						9 116	4 507	1 265	1 838	1 113	940	
14	14.03	54.01	Mobilité et voies hydrauliques	88 981	100 377	95 184	86 076	84 992	83 929	77 197	113 533	112 788	108 861	122 211	121 010
			Transport urbain, interurbain et scolaire	11 718	16 113	11 121	7 689	8 275	8 101	3 373	38 794	40 415	44 763	49 801	54 860
	14.04	54.02	Aéroports et aérodromes régionaux	15 516	14 219	11 601	15 387	32 928	20 782	19 366	19 754	20 188	20 524	20 956	21 500
			Voies hydrauliques de la Région - construction et entretien du réseau - partie génie civil	32 189	39 673	45 667	42 225	25 202	29 543	33 256	25 624	41 020	35 573	40 607	34 010
	14.12		Voies hydrauliques de la Région - construction et entretien du réseau - partie génie électromécanique	22 913	23 433	14 475	10 304	9 803	19 111	12 566	16 920	11 165	8 001	10 847	10 640
		53.02	Electricité - Voies hydrauliques - Construction et entretien	6 646	6 939	12 320	10 471	8 784	6 392	8 636	12 441				
15	15.11		Agriculture, ressources naturelles et environnement	124 591	193 558	217 237	130 230	120 595	92 167	79 850	45 075	46 561	35 822	38 299	37 710
			Nature, forêt, chasse-pêche												210
	15.12		Espace rural et naturel												22 700
	15.13		Prévention et Protection : Air, Eau, Sol												14 800
		13.01	Nature, Forêt, Chasse-pêche	2 348	2 543	2 909	2 637	2 637	1 805	2 295	2 896	1 901	2 419	2 884	
		13.02	Centre de Recherche de la Nature, des Forêts et du Bois	2 288	3 176	4 635	5 603	3 450	3 373	2 533	0	0	0	0	
		13.03	Actions et sensibilisation en environnement	2 479	5 201	6 299	22 536	13 501	0	0	0	3 814			
		13.04	Autorisations, Gestion de l'air, Ressources du sous-sol et Prévention des pollutions	0	0	0	0	14	0	0	0				
		13.05	Eau (contrôle, gestion et production)	112 063	174 579	195 715	86 443	89 029	71 067	61 448	28 747	25 553	18 338	17 595	
		13.10	Chasse, pêche et pisciculture	114	139	78	94	98	153	130		0			
		18.01	Tourisme	2 038	2 878	1 424	5 085	2 888	2 338	3 560	1 838	939	2 937	3 600	
		19.01	Politique agricole	0	25	10	116	24	22	0					
		19.02	Gestion de l'espace rural	3 282	5 017	6 166	7 716	8 954	11 997	8 846	11 452	14 031	12 127	14 220	
		19.05	Cofinancement européen					0	1 412	1 038	142	323	1	0	
16	16.03		Aménagement du territoire, logement, patrimoine et énergie	28 815	26 857	38 054	35 226	31 962	36 517	25 803	25 283	30 526	28 846	28 485	19 907
		15.01	Aménagement du territoire et urbanisme	359	74	456	10	354	0	153					
		15.02	Rénovation et revitalisation urbaine et sites d'activité économique désaffectés	10 935	9 812	13 983	13 912	15 731	18 117	15 527	15 201	18 039	17 238	18 781	19 857
	16.12	15.05	Logement : secteur public	5 191	4 973	3 959	1 744	2 038	452	650	535	230	21	100	50
		15.06	Monuments, sites et fouilles	12 330	11 998	19 657	19 560	13 839	17 948	9 473	9 547	12 257	11 587	9 604	
			Entreprises, emploi et recherche	18 815	18 860	20 428	26 830	21 967	24 428	23 363	19 220	19 724	21 097	21 600	20 784
			Zonings	18 815	18 860	20 428	26 830	21 967	24 428	23 363	19 220	19 724	21 097	21 600	20 784
18	18.04	11.03	TOTAL GENERAL	447 497	516 137	576 307	471 090	457 781	446 547	395 147	388 902	408 942	391 064	412 644	381 115

Note : pour les années antérieures à 2002, la conversion en milliers d'euros peut entraîner des différences d'arrondis dans les totaux
 Source : Documents parlementaires

TABLEAU 8 - DENSITÉ DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN 2005

	Densité des différents réseaux de transport en km/1000 km ²			Km autoroute par million d'habitants
	Réseau autoroutier	Réseau ferroviaire	Réseau fluvial	
EU27	13	46	9	121
EU15	17	47	10	144
Région wallonne	52	98	27	255
Belgique	57	115	50	166
Allemagne	34	101	19	148
France	19	54	10	170
Luxembourg	57	106	14	313
Pays-Bas	56	68	149	143

Source : Juprelle (2009)

une étude récente, Juprelle (2009) souligne que les efforts de la région en termes d'investissements en infrastructures de transport devraient se prolonger au cours des années avenir.

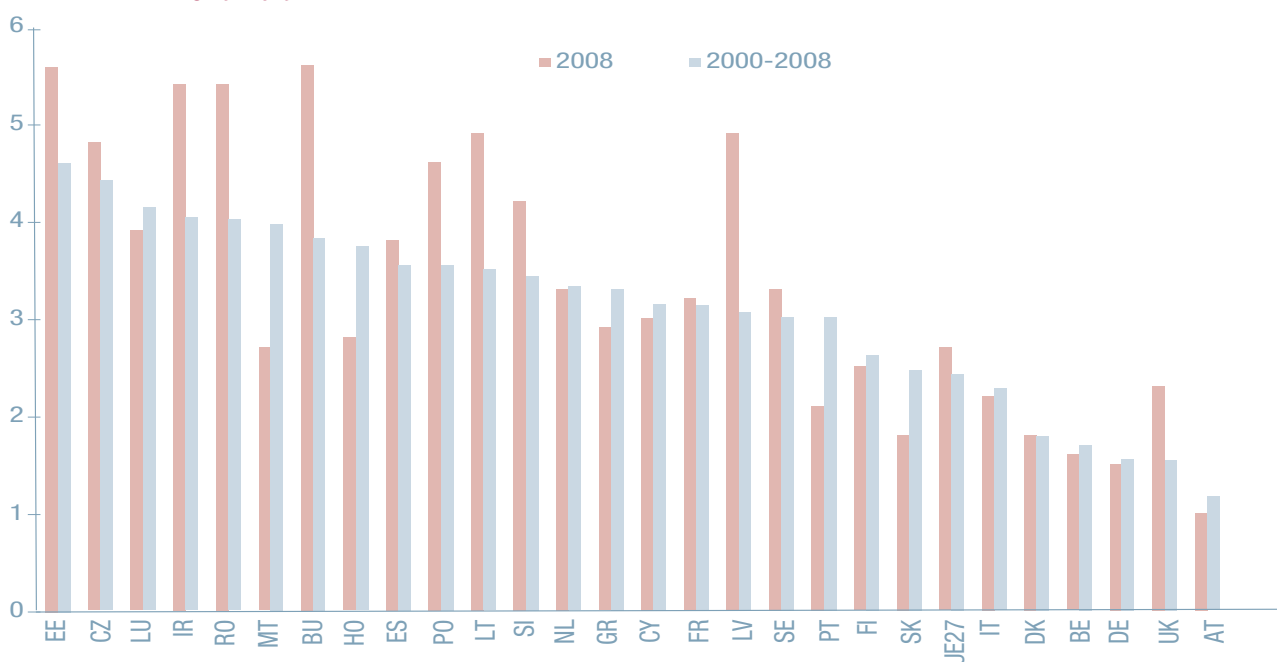
6.2- LES INVESTISSEMENTS DE LA RÉGION WALLONNE EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES SONT-ILS SUFFISANTS ?

• Dans cette étude, nous avons mis en évidence le rôle productif des investissements publics et particulièrement en infrastructures de transport. Or, de nombreux observateurs soulignent que la Belgique se distingue particulièrement par le niveau relativement faible de ses investissements publics. Ces derniers d'élevaient, en 2008, à 1,6% du PIB, contre 2,7% pour l'Union européenne.

• Le graphique 14, qui représente l'importance des investissements publics en pourcentage du PIB pour l'ensemble des 27 pays de l'Union européenne, met clairement en évidence la mauvaise position relative de la Belgique. Elle se classe, ainsi, à la 24^{ème} place, par ordre décroissant, parmi les pays de l'Union européenne, très loin derrière des pays comme l'Irlande (5,4%), le Luxembourg (3,9%), la Suède (3,3%) ou la France (3,2%). Un examen de la situation au cours de la période 2000-2008 met en évidence que le sous-investissement de la Belgique est un phénomène structurel. Alors que les dépenses d'investissements publics représentent 2,4% du PIB dans les pays de l'Union européenne, ce taux ne dépasse pas 1,7% en Belgique.

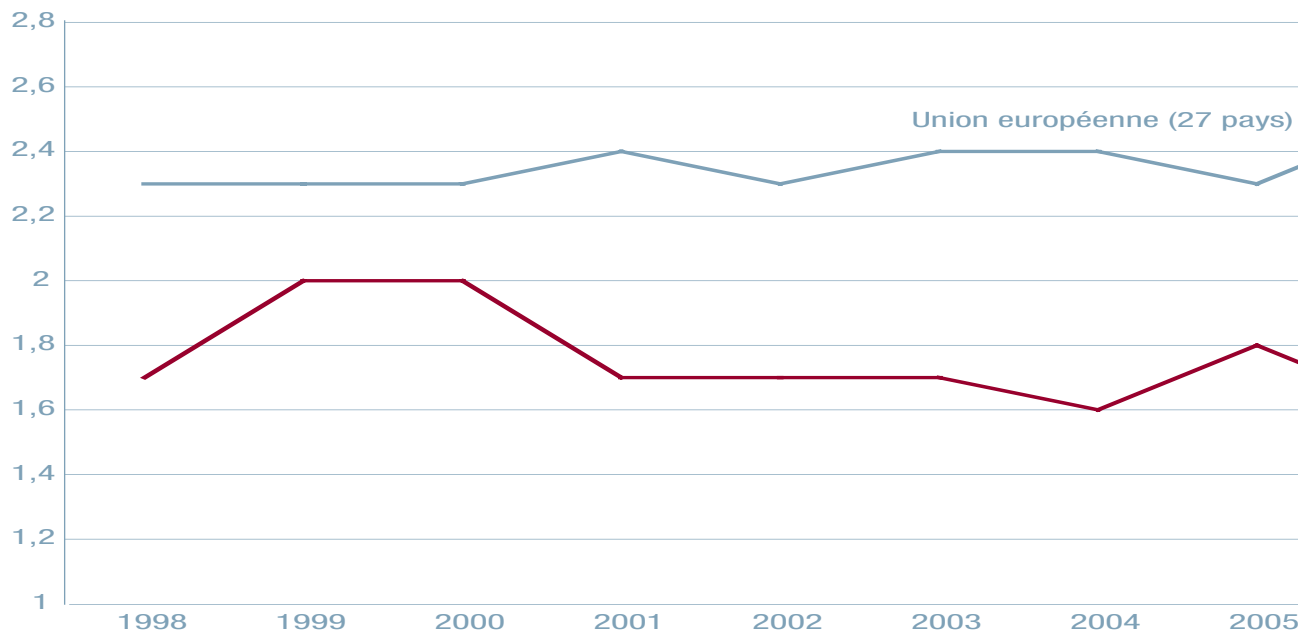
• Ceci est confirmé par le graphique 15. Bien que masquant de grandes disparités entre pays, les dépenses européennes

GRAPHIQUE 14 – FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES, EN POURCENTAGE DU PIB, EN BELGIQUE ET DANS LES ETATS MEMBRES DE L'UNION EUROPÉENNE



Source : Eurostat - Calculs : IWEPS

GRAPHIQUE 15 – FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES, EN POURCENTAGE DU PIB, COMPARAISON DE LA BELGIQUE ET DE L'UNION EUROPÉENNE



Source : Eurostat - Calculs : IWEPS

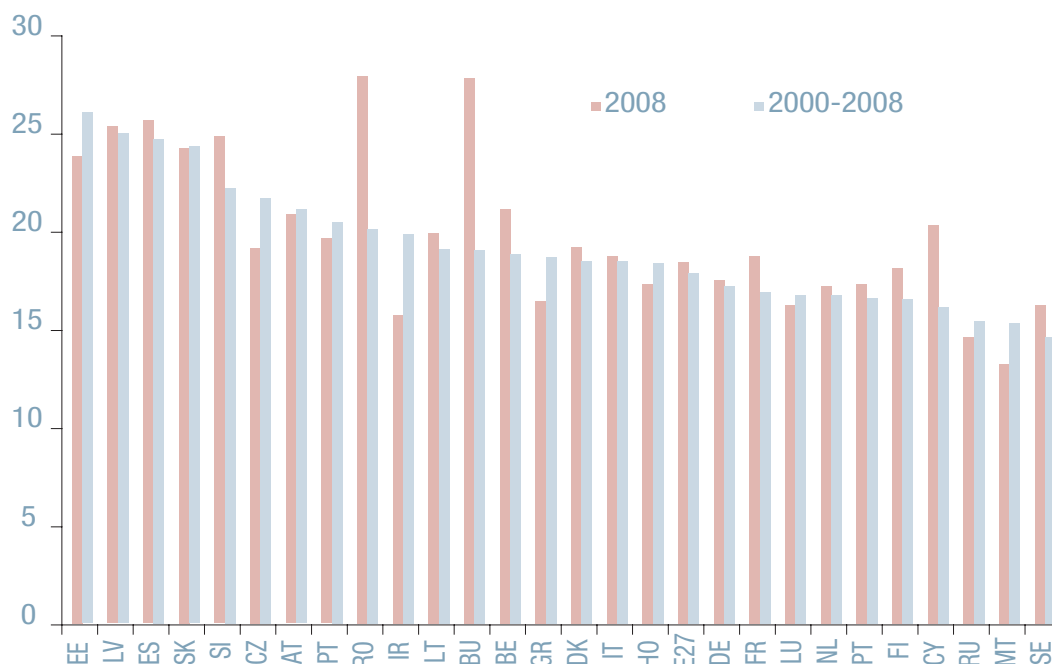
en matière d'investissements publics, en pourcentage du PIB, se situent systématiquement au-dessus de celle de la Belgique. Notons au passage que l'écart entre les deux courbes se creuse d'avantage durant les trois dernières années. Le prolongement de cette tendance défavorable au cours des années à venir risque d'amplifier le déficit cumulé de la Belgique par rapport aux pays européens en matière d'investissements publics. Il s'agit là d'un enjeu majeur pour l'économie nationale.

de la Belgique, en termes de dépenses d'investissements publics, est en contraste avec les efforts des entreprises privées belges en matière d'investissement. En effet, en comparaison à d'autres pays de l'Union européenne, la Belgique se caractérise par un taux d'investissement privé relativement élevé. En 2008, le taux d'investissement belge (21,1%) se situe 2,7 points de pourcentage au dessus de la moyenne européenne (UE27), voir graphique 16.

- Il est intéressant de constater que ce déficit chronique

- Ce même constat est dressé dans une étude de la Banque Nationale de Belgique dans laquelle les auteurs

GRAPHIQUE 16 - INVESTISSEMENTS DES ENTREPRISES - FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE DU SECTEUR PRIVÉ EN POURCENTAGE DU PIB



Source : Eurostat - Calculs : IWEPS

Robert et Dresse notent que « à l'opposé de la situation prévalant pour les investissements privés, l'économie belge se caractérise par la faiblesse des investissements publics, ceux-ci se situant, tant en termes bruts que nets, nettement en deçà de la moyenne européenne. Ainsi, de 1990 à 2003, les investissements publics nets ont été en moyenne nuls, ce qui signifie que les investissements bruts n'ont fait que compenser la dépréciation du capital existant. Dans le même temps, les investissements publics nets se sont élevés à 0,9% du PIB par an dans l'UE15. L'observation de la période récente, depuis 2000, n'apporte rien, le taux d'investissement net demeurant à zéro ».

- L'une des premières conséquences directes de cette insuffisance d'investissements publics, notamment en matière de transport, est la détérioration du stock d'infrastructures publiques qui peut avoir des effets défavorables sur l'économie belge comme le soulignent Robert et Dresse: « Dans la mesure où, d'une part, certains investissements ne peuvent être pris en charge par le secteur privé et, d'autre part, la combinaison des efforts privé et public peut donner naissance à des effets d'entraînement et à un cercle vertueux, une insuffisance d'investissements publics peut ainsi mettre en péril l'infrastructure de l'économie, en particulier le réseau de transport et de communication, qui est un des facteurs d'attractivité de notre pays, et qui apparaît comme une condition de la performance des régions les plus dynamiques ».
- Ce déficit en termes d'investissements publics, et particulièrement les dépenses d'entretien des infrastructures, semble être un facteur important qui explique la dégradation du réseau routier wallon. C'est le constat dressé, en 2007, par la Cour des comptes dans son 19ème cahier d'observations adressé au Parlement wallon. Dans ce document, la Cour a estimé que les moyens financiers alloués par la Région wallonne à la réparation du réseau routier sont insuffisants par référence aux normes internationalement admises. Alors que ces normes internationales recommandent de consacrer un budget de l'ordre de 1,5 à 2% de la valeur patrimoniale du réseau routier pour le conserver en bon état, le budget alloué par la Région à l'entretien des routes et des autoroutes wallonnes se situe largement en deçà de ce niveau, dans la mesure où il représente moins de 0,7% de leur valeur patrimoniale⁴⁷. Dans son rapport, la Cour met également en évidence que

« les contraintes budgétaires amènent à accorder la priorité au traitement curatif plutôt qu'à l'entretien préventif ». Cela peut engendrer des coûts supplémentaires pour l'économie wallonne, comme le font remarquer un certain nombre de parlementaires wallons.

- Wesphael (2008)⁴⁸ estime « qu'un budget additionnel à l'entretien normal des routes, chaque année, même partiel, aurait coûté moins cher à la Wallonie ». De la même manière, quatre élus wallons, Stoffels, Furlan, Senesael et Bayenet⁴⁹, ont déposé au Parlement wallon une proposition de résolution, dans laquelle ils demandent au Gouvernement wallon d'accorder, lors de l'ajustement budgétaire 2008, une priorité à l'entretien des réseaux autoroutier et routier wallons, considérant que le retard accumulé dans l'entretien des voiries est plus coûteux qu'une rénovation en temps utile.
- Dans son plan de relance anti-crise (décembre 2008), le Gouvernement wallon avait prévu initialement 600 millions d'euros d'investissements en travaux routiers, étalés sur la période 2009-2011, correspondant à 200 millions d'euros par an. Ce montant a été revu à la baisse (environ 17%) et étalé sur une période de quatre ans au lieu de trois initialement : 20 millions d'euros de dépenses d'investissements sont prévus pour la première année et 160 millions d'euros par an entre 2010 et 2012⁵⁰. Certes, il s'agit là d'un effort significatif, mais reste à savoir si le Gouvernement wallon disposera des moyens budgétaires pour réaliser ces dépenses et si ces moyens financiers seront suffisants pour maintenir le réseau routier wallon en très bon état !

7- CONCLUSIONS

- La construction est un élément clé du tissu productif wallon. Selon les données des comptes régionaux, publiés par la Banque nationale de Belgique (2009), la valeur ajoutée, à prix courants, générée par l'industrie wallonne de la construction est évaluée à un peu plus de 4 milliards d'euros, contre 15,7 milliards d'euros pour la Belgique. Cette industrie représente donc 5,2% du produit intérieur brut de la région.
- Une comparaison de la Wallonie avec d'autres espaces de référence met en évidence que cette industrie occupe une place plus importante dans les économies de la grande

47 En 2001, la valeur patrimoniale du réseau routier wallon était estimée à 14 663 millions d'euros et l'entretien ordinaire et extraordinaire coûtait 91 millions d'euros, ce qui correspond à un ratio entretien/patrimoine de 0,62 % (source : Parlement wallon, 2008).

48 Interpellation de Wesphael, député wallon, adressée à Demotte, Ministre-Président du Gouvernement wallon, sur « le plan d'actions anticrise concocté par le Gouvernement », mardi 16 décembre 2008.

49 Stoffels, Furlan, Senesael et Bayenet notent que « malgré le fait que les budgets alloués aux routes et autoroutes aient été réorientés en faveur des programmes d'entretien extraordinaire du réseau, se traduit, depuis quelques années, par une augmentation sensible, mais toujours insuffisante, des moyens alloués à l'entretien ».

50 Dans ce cadre, il ne faut pas oublier le projet adopté par le Gouvernement wallon en 2010 qui consiste à accorder aux communes wallonnes des subsides, sous forme de droit de tirage, de 30 millions d'euros par an, pour une durée de trois ans, pour entretenir leurs routes.

majorité des Etats membres de l'Union européenne. A titre d'exemple, elle représente 10,6% du PIB en Espagne, 7,2% en Irlande, 6,5% en Autriche, 5,8% en France et 5,6% au Luxembourg, contre 5,2% pour la Wallonie. L'élargissement du cadre de l'analyse à l'ensemble des régions européennes, de niveau NUTS1 vient renforcer ce constat. Ce secteur contribue à concurrence de plus de 13% du PIB de régions européennes comme Madère (16,7%) et les îles Canaris (15,1%). Pour cet indicateur, La Wallonie occupe la 71ème place, par ordre décroissant, parmi les 97 régions européennes.

- La construction wallonne est également un vrai réservoir d'emplois. Elle occupe directement quelques 80 000 emplois (62 822 salariés et 16 994 indépendants), équivalents à 6,8% de la totalité de l'emploi intérieur en Wallonie et 34% de l'ensemble des emplois industriels dans la région. La main-d'œuvre occupée dans cette industrie représente respectivement plus que 4 et 5 fois le volume d'emplois dans les secteurs wallons de la chimie et de l'agro-alimentaire.
- Ce secteur d'activité offre donc un grand potentiel en termes de lutte contre le chômage. Au cours de ces dernières années, le nombre de personnes travaillant dans le secteur de la construction a connu une forte augmentation : plus de 10 356 emplois créés au cours de la période 1995-2007, alors que d'autres secteurs ont enregistré des pertes d'emplois très significatives, particulièrement, la métallurgie et travail des métaux (-8 099), le textile et habillement (-4 548), l'agriculture, sylviculture et pêche (-9 546), l'industrie du papier (-2 055), la fabrication d'équipements électriques et électroniques (-2 964), les activités financières (-3 969), la production et distribution d'électricité, de gaz et eau (-1 032).
- La performance de cette industrie wallonne en termes de créations d'emplois est liée à son bilan positif en termes de croissance économique. Entre 1995 et 2007, sa valeur ajoutée, à prix constants, a progressé, en moyenne chaque année, de l'ordre de 2,2%, soit un rythme de croissance supérieur à celui enregistré par l'ensemble de l'industrie hors construction (1,9%) et l'économie wallonne dans son ensemble (1,7%).
- Le secteur de la construction se distingue particulièrement par sa grande intensité en emplois. Cette industrie emploie relativement plus de main-d'œuvre que d'autres branches d'activité. Sur la base du dernier tableau entrées-sorties de l'économie belge, une impulsion nouvelle de la demande adressée au secteur de la construction d'un montant équivalente à un million d'euros se traduirait par la création de 6,4 emplois directs, auxquels il faut y ajouter 7,1 emplois indirects, soit au total 13,5 emplois, sans tenir compte de l'ensemble des effets induits sur l'économie. A titre de comparaison, l'effet serait moindre au niveau de l'industrie manufacturière (7,7 emplois) et dans les autres industries extractives et gaz, eau et électricité (5,9 emplois).
- Par ailleurs, on peut noter que pour chaque emploi créé directement dans cette industrie génère 1,2 emploi indirect, contre seulement 0,8 pour l'administration publique et éducation et 0,5 pour l'économie belge toutes branches confondues. Sur la base du multiplicateur d'emplois du secteur (2,1), on peut estimer que l'industrie wallonne de la construction génère 95 779 emplois dans les autres branches d'activités (emplois indirects), ce qui signifie que l'emploi de quelques 175 595 personnes en Wallonie, soit environ 15% de l'ensemble de l'emploi, est lié de façon directe ou indirecte au secteur de la construction.
- L'industrie de la construction se caractérise également par le fait qu'une augmentation de la demande en travaux de construction engendre une proportion relativement importante des emplois pour des jeunes travailleurs : 26% des emplois créés correspondent à la tranche d'âge des moins de 30 ans, contre 20% pour l'agriculture, sylviculture et pêche et 17% pour l'administration publique & éducation. Par ailleurs, 47% des emplois qui peuvent être induits au niveau du secteur de la construction sont des emplois faiblement qualifiés (niveau d'éducation ne dépassant pas le secondaire inférieur), contre 33% pour l'économie totale, 22% pour l'administration publique et éducation, 23% pour les services financiers et les activités immobilières. Ces éléments tendent à montrer que l'industrie de la construction constitue un véritable levier dont disposent les pouvoirs publics wallons pour favoriser l'emploi des jeunes et des personnes qui ont un faible niveau de qualification, deux catégories de travailleurs parmi les plus touchées par le chômage.
- Les infrastructures de transport constituent un vrai atout dont dispose la Wallonie (grande densité, réserves de capacité, faibles coûts à l'usage). En effet, tous les indicateurs convergent pour mettre en évidence que la région, au même titre que la Belgique, est relativement bien dotée en infrastructures de transport. Son réseau autoroutier (869 kilomètres) mais également ferroviaire et fluvial sont parmi les plus denses d'Europe. Le réseau autoroutier wallon (nombre de km) rapporté à la superficie, est 4 fois plus élevé que dans l'Union européenne (UE27). Avec 255 kilomètres d'autoroutes par million d'habitants, la densité du réseau autoroutier wallon est 2,1 fois plus importante que celle de l'UE27 et 1,8 celle de l'UE15.
- La Wallonie se positionne également relativement bien en termes de densité de réseaux ferroviaire et de voies navigables : La densité du réseau ferroviaire de la Région (98 kilomètres de lignes ferroviaires pour 1 000 Km²) est plus de deux fois plus importante qu'au niveau de l'UE27 et l'UE15, avec respectivement des densités de l'ordre de

46 et 47 km pour 1 000 Km² de superficie. Ces différentiels de densité de réseau de la Wallonie par rapport à l'UE 15 et l'UE 27 sont beaucoup plus importants pour les voies navigables.

- Cependant, la Wallonie se caractérise par un grand déficit en termes de dépenses d'entretien des infrastructures dont la conséquence directe est la dégradation du réseau routier wallon. C'est le constat dressé, en 2007, par la Cour des comptes dans son 19^{ème} cahier d'observations adressé au Parlement wallon. Dans ce document la Cour a estimé que les moyens financiers alloués par la Région wallonne à la réparation du réseau routier sont insuffisants par

référence aux normes internationalement admises. Alors que ces normes internationales recommandent de consacrer un budget de l'ordre de 1,5 à 2% de la valeur patrimoniale du réseau routier pour le conserver en bon état le budget alloué par la Région à l'entretien des routes et des autoroutes wallonnes se situe largement en deçà de ce niveau dans la mesure où il représente moins de 0,7% de leur valeur patrimoniale. Dans ce même rapport, la Cour met également en évidence que « les contraintes budgétaires amènent à accorder la priorité au traitement curatif plutôt qu'à l'entretien préventif », ce qui peut engendrer des coûts supplémentaires pour l'économie wallonne, comme le font remarquer un certain nombre de parlementaires wallons.

BIBLIOGRAPHIE

- Alonso-Carrera J., M. J. Freire-Seren et B. Manzano (2009), "Macroeconomic effects of the regional allocation of public capital formation", *Regional Science and Urban Economics*, 39(5).
- Avonds L., V. Deguel et A. Gilot (2003), « Quelques applications à l'aide du tableau entrées-sorties 1995 », Working paper 18-03, Bureau Fédéral du Plan, Institut des Comptes Nationaux.
- Banque Mondiale (1994), *une infrastructure pour le développement, Rapport sur le développement dans le monde*, Washington D.C. Etats-Unis, 1994.
- Baudewyns D. (2002), « La localisation intra-urbaine des firmes : une double approche empirique », in *Stratégie de localisation des entreprises commerciales et industrielles : de nouvelles perspectives* », édité par Cliquet G. et J-M. Josselin, éditions DeBoeck université.
- Bénassy-Quéré A., N. Goyalraja et A. Trannoy (2007), « Tax and public input competition », *Economic Policy*, Volume 22, No. 50.
- Boarnet M.G. (1997), « Infrastructure services and the productivity of public capital: The case of streets and highways », *National Tax Journal*, Volume 50.
- Chandra M. et E. Thompson (2000), « Does public infrastructure affect economic activity? Evidence from the rural interstate highway system », *Regional Science and Urban Economics*, Volume 30.
- Charlot S., V. Piguet et B. Schmitt (2003), « Capital public et productivité : quels effets sur les disparités régionales? », *Revue d'Economie Politique*, Volume 113, No. 6.
- Confédération de la construction (2007), *Gouverner c'est construire: Mémoire de la Confédération de la construction aux partis politiques- Elections législatives du 10 juin 2007*.
- Coughlin C. C. et E. Segev (2000), « Foreign direct investment in China : A spatial econometric study », *World Economy*, Volume 23, No. 1.
- Docquier F. (2007), « Impact de la Sofico sur l'économie wallonne », Institut Wallon de l'Evaluation, de la Prospective et de la Statistique (IWEPS), 2007.
- Haughwout A. F. (1999), "State Infrastructure and the Geography of Employment," *Growth and Change*, Volume 30, Fall 1999.
- Houard J. et A. Marfouk (2000), 'Portrait socio-économique des régions européennes', in *croissance et convergence économiques des régions*, édité par M. Beine et F. Docquier, éditions DeBoeck université.
- HOLL A. (2004a), "Manufacturing location and impacts of road transport infrastructure: empirical evidence from Spain", *Regional Science and Urban Economics*, vol. 34.
- HOLL A. (2004b), "Transport infrastructure, Agglomeration economies, and firm birth: empirical evidence from Portugal", *Journal of Regional Science*, vol. 44.
- Institut des Comptes Nationaux (2009), *comptes régionaux 2004-2007*, Banque nationale de Belgique, mars.
- Jiang B. (2001), *Revue des études sur la relation entre les investissements dans l'infrastructure des transports et la croissance économique*, Rapport pour le Comité de l'Examen de la Loi sur les Transports au Canada, Vancouver, Colombie-Britannique, Canada.
- Juprelle J (2009), « Les infrastructures de transport en Région wallonne », les brèves de l'IWEPS, No 9, Avril, Institut Wallon de l'Evaluation, de la Prospective et de la Statistique (IWEPS).
- Mamatzakis (2003) E.C., « Public infrastructure and productivity growth in Greek agriculture », *Agricultural Economics*, Volume 29.
- Munnel A.H. (1992) "Policy Watch: Infrastructure Investment and Economic Growth", *Journal of Economic Perspectives*, Vol.6, No. 4.
- OCDE (2008), "Competition in the construction industry", *Policy roundtables, Construction industry 2008*, Directorate for

financial and enterprise affairs competition committee, Organisation de Coopération et de Développement Economiques, Paris.

OCDE (2002), Investissements en infrastructure de transport et développement régional, Organisation de Coopération et de Développement Economiques, Paris.

Parlement wallon (2007), 19ème cahier d'observations adressé par la cours des comptes au Parlement wallon, Fascicule 1er, Session 2007-2008, 667 (2007-2008) — N° 1, 25 octobre.

Robert B. et L. Dresse (2005), « L'industrie en Belgique : évolutions passées et défis futures », Revue économique, No. 3, Banque nationale de Belgique.

Satya Paul, Balbir S. Sahni, Bagala P. Biswal (2004), "Public infrastructure and the productive performance of canadian manufacturing industries", Southern Economic Journal, Volume 70, No. 4.

Spiros Bougheas, Panicos O. Demetriades, Theofanis P. Mamuneas (2000), "Infrastructure, Specialization, and Economic Growth", Revue Canadienne d'Economie, Vol. 33, No. 2, 2000.

Van den Cruyce B. et J. Wera (2007), " Qualitative employment multipliers for Belgium, results for 2000 and 2002", Working paper 15-07, Bureau Fédéral du Plan, Institut des Comptes Nationaux, 2007.

ANNEXE - INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION SELON LA NOMENCLATURE NACE-BEL

Codes	Libellés
45	Construction
45.1	Préparation des sites
45.11	Démolition d'immeubles et terrassements
45.111	Démolition d'immeubles
45.112	Terrassements
45.12	Forages et sondages
45.120	Forages et sondages
45.2	Construction d'ouvrages de bâtiment ou de génie civil
45.21	Travaux de construction y compris ouvrages d'art
45.211	Construction de maisons individuelles
45.212	Construction d'autres immeubles résidentiels et d'immeubles de bureaux
45.213	Construction de bâtiments d'usage industriel, commercial ou agricole
45.214	Construction de tunnels, ponts, viaducs et similaires
45.215	Réalisation de canalisations à longue distance, construction de réseaux de télécommunication, construction de lignes de transport d'énergie
45.22	Réalisation de charpentes et de couvertures
45.220	Réalisation de charpentes et de couvertures
45.23	Construction de voies ferrées, chaussées, pistes d'aviation et installations sportives
45.230	Construction de voies ferrées, chaussées, pistes d'aviation et installations sportives
45.24	Génie hydraulique
45.241	Travaux de dragage
45.242	Autres travaux maritimes et fluviaux
45.25	Autres travaux de construction
45.250	Autres travaux de construction
45.3	Travaux d'installation
45.31	Travaux d'installation électrique
45.310	Travaux d'installation électrique
45.32	Travaux d'isolation
45.320	Travaux d'isolation
45.33	Plomberie
45.331	Installation de systèmes de chauffage, de climatisation et de ventilation
45.332	Autres travaux de plomberie
45.34	Autres travaux d'installation
45.340	Autres travaux d'installation
45.4	Travaux de finition
45.41	Plâtrerie
45.410	Plâtrerie
45.42	Menuiserie
45.421	Menuiserie en bois ou en matières plastiques
45.422	Menuiserie métallique
45.43	Revêtement des sols et des murs
45.431	Pose de carrelages
45.432	Pose de revêtements de sol en bois ou en d'autres matériaux
45.433	Pose de papiers peints
45.44	Peinture et vitrerie
45.441	Peinture
45.442	Vitrerie
45.45	Autres travaux de finition
45.450	Autres travaux de finition
45.5	Location avec opérateur de matériel de construction
45.50	Location avec opérateur de matériel de construction
45.500	Location avec opérateur de matériel de construction