

## AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET INFRASTRUCTURES

# Agir et investir aujourd'hui, mieux vivre demain

La Belgique se caractérise par une forte dispersion de son habitat. Celui-ci s'est notamment développé le long de notre réseau routier très étendu ou dans des coins plus reculés pouvant accueillir des maisons 4 façades avec grand jardin. En outre, les investissements dans nos infrastructures, dont celles relatives à la mobilité ou aux bâtiments publics, sont clairement insuffisants. Or tant l'aménagement du territoire que les investissements dans les infrastructures sont deux instruments transversaux essentiels pour la réalisation d'une transition énergétique ambitieuse.

## UNE DENSIFICATION RAISONNÉE

Les politiques d'aménagement du territoire définissent en grande partie la localisation de nombreuses activités (habitation, centre commerciaux, industries, zones agricoles, ...) avec des impacts directs et indirects sur la mobilité et sur la consommation énergétique. Ce sont des politiques qui, par définition, s'inscrivent dans le long terme.

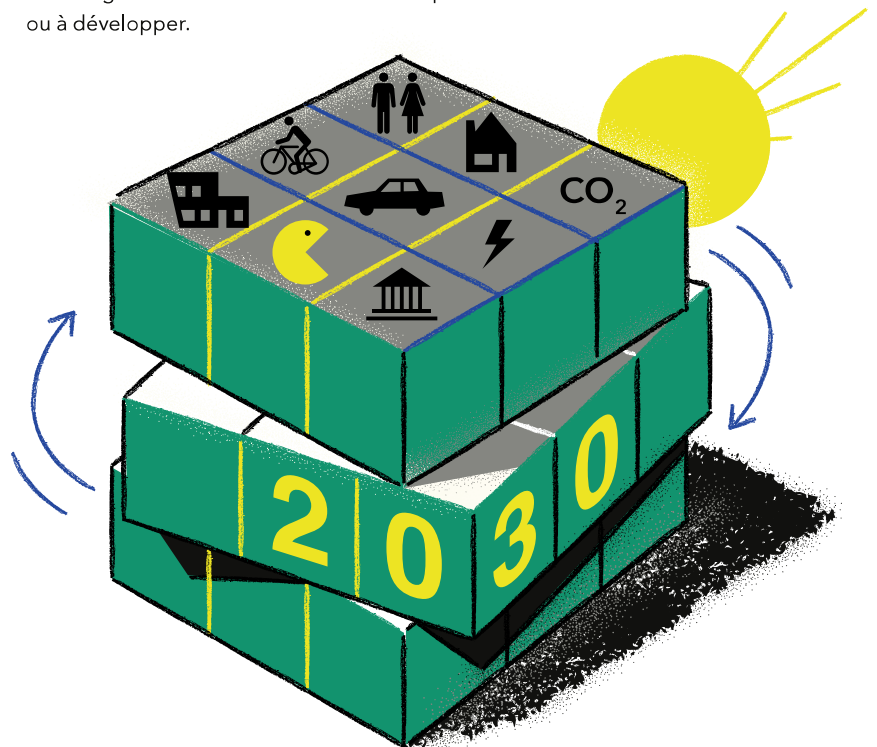
Le modèle d'expansion qu'a connu – et que connaît toujours, quoique dans une moindre mesure – la Belgique est contraire à la tendance générale à l'urbanisation. La dispersion devrait aujourd'hui céder la place à une plus grande densification, facilitant le développement de zones réunissant de nombreux services (logements, bureaux, écoles, commerces), et bénéficiant d'une accessibilité élevée. On assisterait ainsi à la création de quartiers dynamiques et agréables à vivre.

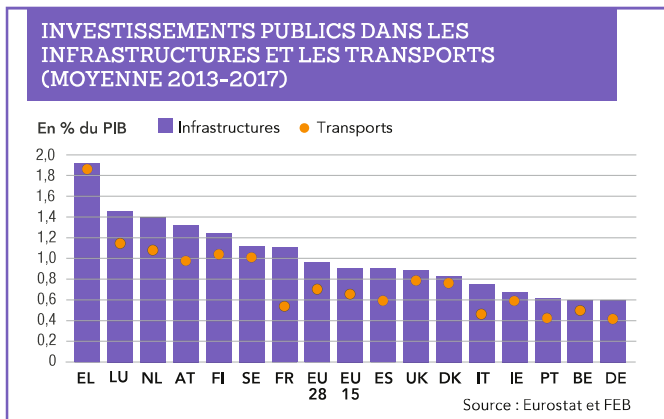
Une telle (ré)organisation spatiale réfléchie et dense impactera de manière positive nos modes de vie et de déplacements. Notamment grâce au développement de hubs multimodaux, qui permettront de combiner à un seul endroit divers modes de transport et divers services (co-working, crèches, blanchisseries, commerces alimentaires...). Par conséquent, nos déplacements, la consommation énergétique qui en découle ainsi que les émissions qui y sont associées seront limités ou réduits.

Une politique réfléchie d'aménagement du territoire peut aussi créer des synergies avec d'autres domaines. On peut par exemple opter pour une densification en utilisant, dans le centre des villes et des communes, des

parcelles vides et de grandes parcelles occupées par de vieilles maisons isolées pour construire de nouvelles maisons compactes et des appartements (en combinant démolition et reconstruction). De cette manière, nous créons des logements très sobres en énergie (à partir de 2021, les nouveaux logements doivent répondre à l'exigence « consommation d'énergie quasi nulle ») aux endroits les plus logiques dans une perspective de mobilité. La politique devrait stimuler cette option plus activement.

Les politiques d'aménagement du territoire ont donc un rôle crucial à jouer. Elles produisent leurs effets à long terme et doivent s'inscrire dans une vision globale intégrant les défis de la mobilité, de l'énergie, du logement, de l'activité économique ou encore de la croissance démographique. Elles doivent être intégrées dans les stratégies mise en place, qu'il s'agisse de nouveaux projets urbanistiques ou de réaménagement de quartiers existants. Par ailleurs, l'aménagement du territoire doit être couplé aux infrastructures existantes ou à développer.





## LES INFRASTRUCTURES BELGES À LA TRAÎNE

Afin d'atteindre nos objectifs en matière de mobilité et d'énergie, des infrastructures de qualité et en suffisance sont essentielles. Les analyses de la Banque nationale<sup>1</sup> et du Bureau du plan<sup>2</sup> démontrent que les investissements dans nos infrastructures sont trop faibles. Une étude menée par la FEB<sup>3</sup> mentionnait également que les investissements publics dans les infrastructures étaient les avant-derniers dans l'UE-15. En résulte une baisse flagrante dans leur qualité. En ce qui concerne plus particulièrement les infrastructures du transport, ils ne s'élèvent qu'à 0,5% du PIB, alors que la moyenne européenne est de 1% (voir graphique ci-dessus). À l'heure actuelle, les politiques belges sont plus réactives que préventives, en témoignant les problèmes de viaducs et de tunnels auxquels la Région de Bruxelles-Capitale a été confrontée les dernières années.

## PRIVILÉGIER LA MOBILITÉ DOUCE...

Outre les problèmes d'embouteillages, nos objectifs en matière de transition énergétique nous incitent à avoir plus souvent recours aux modes de déplacements doux (marche, vélo, trottinettes électriques ...). Ceux-ci permettent de réaliser les « first and last miles », ces distances jusqu'à un autre mode de transport, comme les transports en commun, les zones de covoiturage ... En vue de faciliter le recours à ces modes de transport, des infrastructures adéquates doivent être mises en place, ce qui requiert aussi des investissements importants. Des pistes cyclables en site dédié, par exemple, sont de nature à enlever les réticences des potentiels utilisateurs du vélo. À ce propos, le Pacte national pour les investissements stratégiques présenté en septembre 2018 par le Premier ministre Charles Michel<sup>4</sup> propose de dégager des budgets pour des pistes cyclables et des parkings sécurisés pour vélos. Il propose également des investissements dans des parkings de dissuasion ou des plateformes multimodales.

## ... ET LES CARBURANTS ALTERNATIFS

Afin de réduire nos émissions de gaz à effet de serre, un « shift de carburants » – recourir davantage à l'électricité, au gaz, aux biocarburants – est un élément clé. Sans surprise, une fois encore,

les investissements dans les infrastructures de charge pour le gaz ou l'électricité sont indispensables. Il faut éviter de s'enliser dans le problème de la poule et de l'œuf : achète-t-on un véhicule alternatif si les infrastructures de recharge ne sont pas présentes en suffisance, construit-on des infrastructures de charge s'il risque d'y avoir peu de véhicules qui en ont besoin ?

Par ailleurs, le développement d'une infrastructure de charge renvoie à la question de la capacité du réseau électrique, insuffisante à un certain nombre d'endroits. Cette question, plus technique mais fondamentale, doit être résolue, tout comme celles liées à l'accès au réseau de gaz.

## INVESTIR AUJOURD'HUI, SE POSITIONNER DEMAIN

L'avènement des véhicules autonomes est un bon exemple de la nécessité d'investir aujourd'hui dans la technologie de demain. Ces véhicules verront le jour, à moyen ou à long terme et révolutionneront notre mobilité. Se préparer et même essayer de jouer un rôle clé dans leur déploiement permettrait à la Belgique de se positionner par rapport à cette technologie. Une roadmap belge avec un calendrier de mise en œuvre et un plan d'investissement ciblé est un point à ajouter prochainement sur la table des gouvernements.

Enfin, qui dit plan d'investissement dit budget ou financement. Dans ce cadre, le privé, directement ou via des partenariats avec le public, a son rôle à jouer. Le Pacte national pour les investissements stratégiques détaille déjà bon nombre de mesures à mettre en œuvre. Et si on leur donnait maintenant toute leur importance ? ■

Une (ré)organisation spatiale réfléchie et dense impactera de manière positive nos modes de vie et de déplacements

<sup>1</sup> Banque nationale de Belgique, 'Report Public Investments', octobre 2017.

<sup>2</sup> Bureau fédéral du plan, 'Public Investment in Belgium', janvier 2017.

<sup>3</sup> Fédération des entreprises de Belgique, 'L'infrastructure belge : du pain sur la planche', avril 2016.

<sup>4</sup> Ce Pacte suggère quelque 150 milliards EUR d'investissements au cours de la période 2019-2030, dont les pouvoirs publics prendront à leur charge environ 45%, soit 65 milliards EUR (5 milliards EUR par an). Cela porterait le taux d'investissement annuel de notre pays à 3 - 3,5% du PIB, nous ramenant ainsi au cœur du peloton européen.