

Consultation publique :

Plan national

Énergie-Climat



Incidence – 360° Market Research Solutions
Chaussée de Bruxelles 11/15
1300 Wavre
+32 (0) 10 41 34 16 - info@incidence.be

MAS Research
Vaartdijk 3 /402
B-3018 Wijnmaal
+32 (0) 16 22 69 67 - info@masresearch.be



① Objectif

② Méthodologie

③ Résultats

Objectif

- **Plan national Énergie-Climat**
 - Le plan national énergie-climat (PNEC) définit les objectifs climatiques et énergétique de la Belgique ainsi que les politiques qui permettront d'atteindre cet objectif.
- **Consultation publique sur le projet :**
 - Pendant quatre semaines, les citoyens ont eu la possibilité d'exprimer leur opinion sur la politique fédérale et les aspects du PNEC partagés avec les régions.
 - Ce processus est élaboré à la demande de l'Europe, afin d'inclure activement le public dans l'élaboration de sa réorientation.
- **Utilisation des résultats:**
 - Les contributions reçues influenceront l'actualisation du plan, qui devra être remise à la Commission européenne pour le 30 juin 2024 après concertations entre les différents cabinets concernés.



① Objectif

② Méthodologie

③ Résultats

Méthodologie

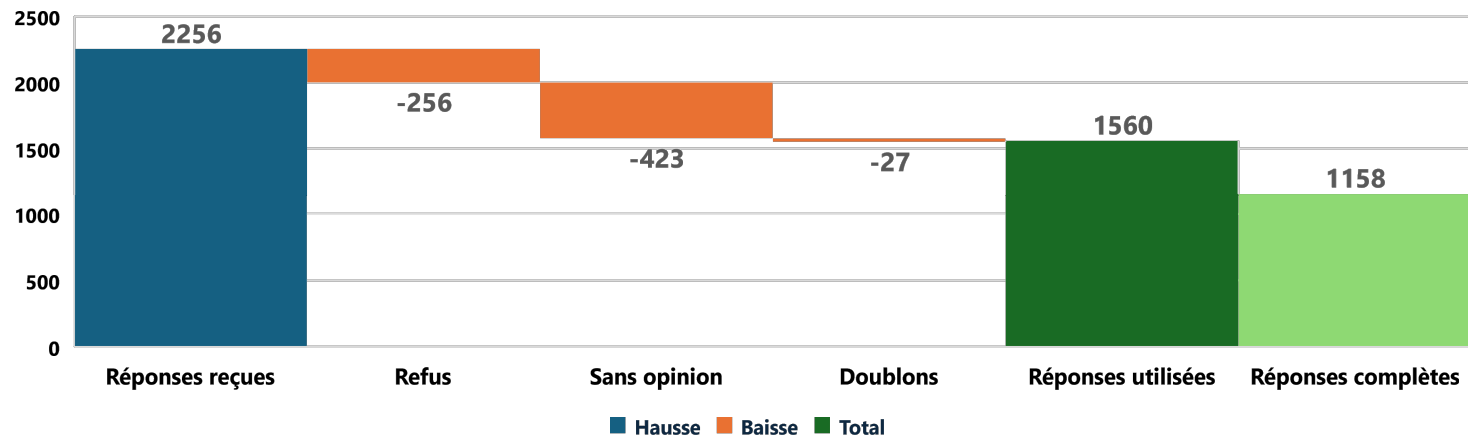
- **Population ciblée :**
 - chaque personne âgée de plus de 16 ans;
 - aucune représentativité de la population belge n'a pas été envisagée, les données n'ont par conséquent pas été pondérées. Nous invitons le lecteur à prendre ce point en considération lors de la lecture des résultats
- **Questionnaire :**
 - élaboré en néerlandais par le donneur d'ordre et finalisé en collaboration avec les bureaux d'étude;
 - traduit en français et en allemand par le donneur d'ordre.
- **Enquête publique en ligne :**
 - programmée et hébergé par Incidence en français, néerlandais et allemand ;
 - mise à disposition pour les participants intéressées par le donneur d'ordre sur quatre sites internet (plannationalenergieclimat.be, health.belgium.be, economie.fgov.be, climat.be) ;
 - toutes les questions étaient facultatives.
- **Période :**
 - le questionnaire était accessible en ligne du 5 février 2024 au 3 mars 2024 inclus.

Analyses

- **Nettoyage :**
Incidence a procédé à un premier nettoyage des réponses.
- **Questions fermées :**
Les questions fermées présentées dans ce rapport ont été travaillées par Incidence.
- **Questions ouvertes :**
Les questions ouvertes ont été traitées via QDA Miner par MAS Research.

Réponses

- 6863 personnes ont cliqué sur un des liens donnant accès au questionnaire.
- 2256 personnes ont été au-delà de la page d'introduction expliquant le thème et le but de l'enquête.
Parmi eux, 2000 ont acceptés que l'on utilise leurs données dans le cadre de cette étude.
- Après nettoyage complet, il ne que restait 1560 réponses.
423 répondants ont été écartés car ils n'exprimaient aucune opinion.
27 réponses ont été supprimées en raison d'une seconde entrée plus complète du même participant.
- Parmi ces réponses, 1158 ont été jusqu'au bout du questionnaire.



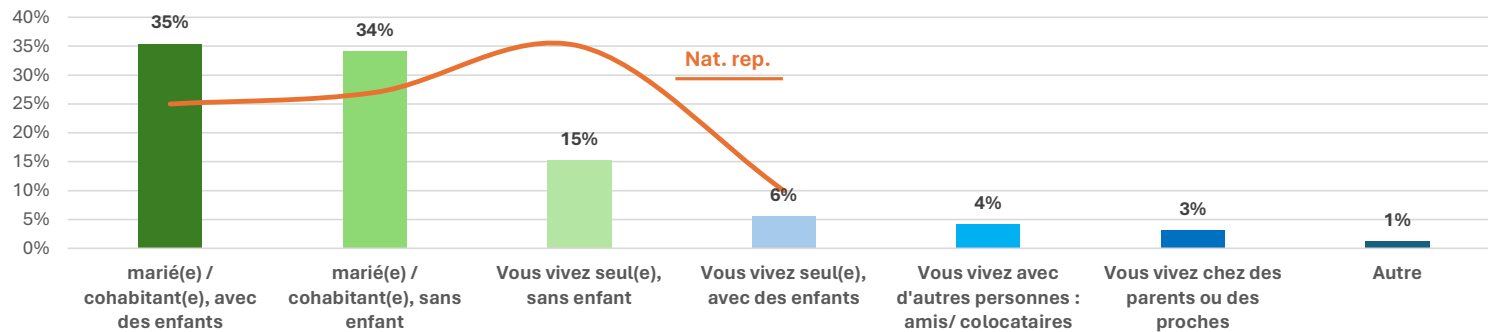
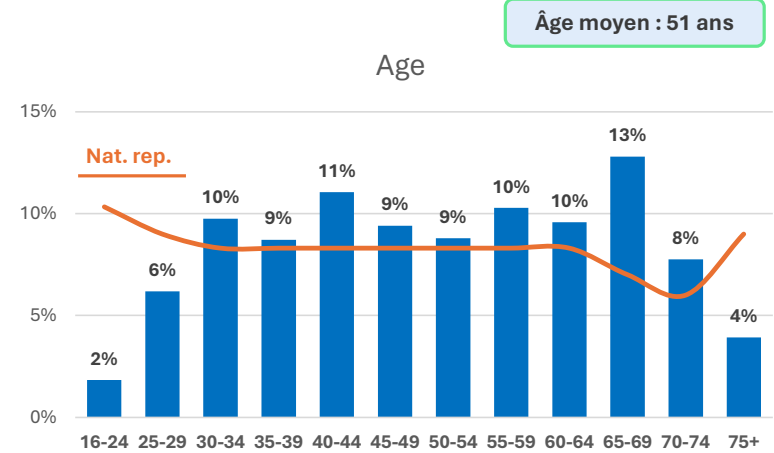
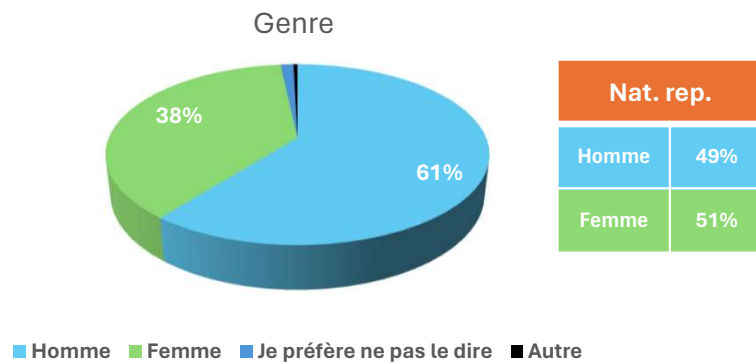
① Objectif

② Méthodologie

③ Résultats



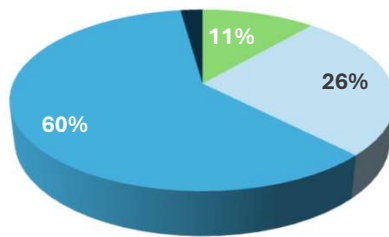
Démographie (1)



Nat. rep. = répartition dans la population belge (StatBel 2022)

Démographie (2)

Niveau d'éducation

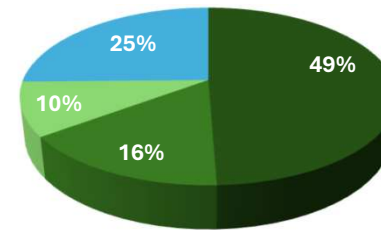


■ Bas ■ Moyen ■ Élevé ■ Autre

Nat. rep.	
Bas	22%
Moyen	38%
Élevé	40%

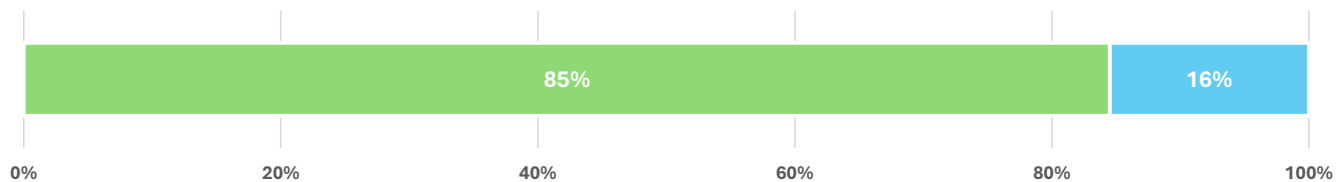
« Actif » : en âge de travailler

Occupation professionnelle



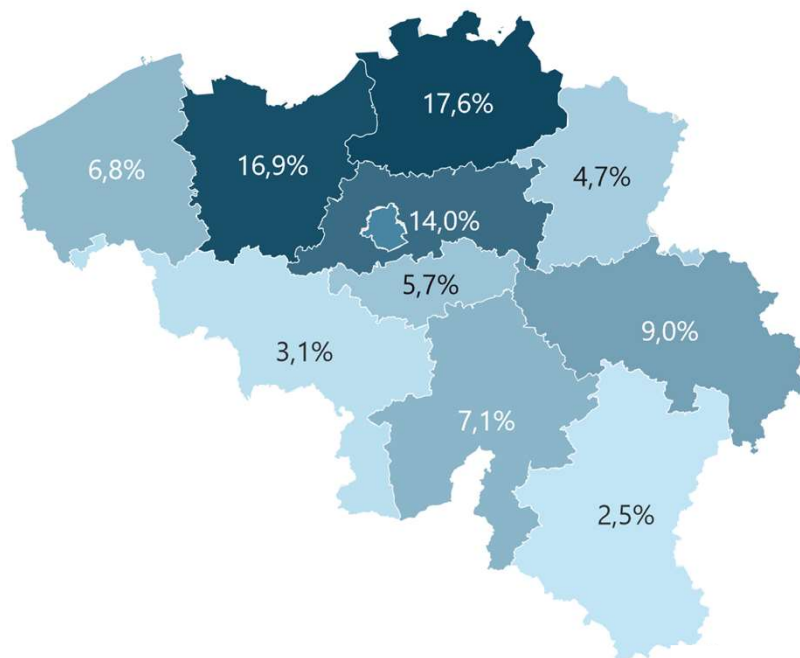
■ Actif - temps plein ■ Actif - temps partiel
■ Actif - inactif ■ (Pré)pensionné

Type de résident



■ Propriétaire ■ Locataire

Démographie (3)



Région Bruxelles-Capitale : 12,6%

Répartition géographique et linguistique

Langage	n	%
Néerlandais	816	52,3%
Français	719	46,1%
Allemand	25	1,6%

Nat. Rep.	
Anvers	16,3%
Brabant flamand	10,1%
Brabant wallon	3,5%
Bruxelles	10,6%
Flandre occidentale	10,4%
Flandre orientale	13,3%
Hainaut	11,7%
Liège	9,6%
Limbourg	7,6%
Luxembourg	2,5%
Namur	4,3%

Principaux enseignements

De manière générale, les répondants sont conscients de l'importance de la crise climatique et énergétique.

Ils estiment que les autorités devraient lutter « agressivement » contre cette crise, peu importe les coûts que cela implique.

Il y a un désir que les autorités restent l'acteur principal des démarches contre la crise climatique, plutôt que déléguer la responsabilité aux citoyens.

Les autorités doivent absolument prendre en considération les plus démunis dans leur prise de décisions, et améliorer les aides qui leur sont destinées.

Certains ne se sentent pas assez informés sur les différentes pistes considérées par les autorités, telles que le biocarburant et l'hydrogène.

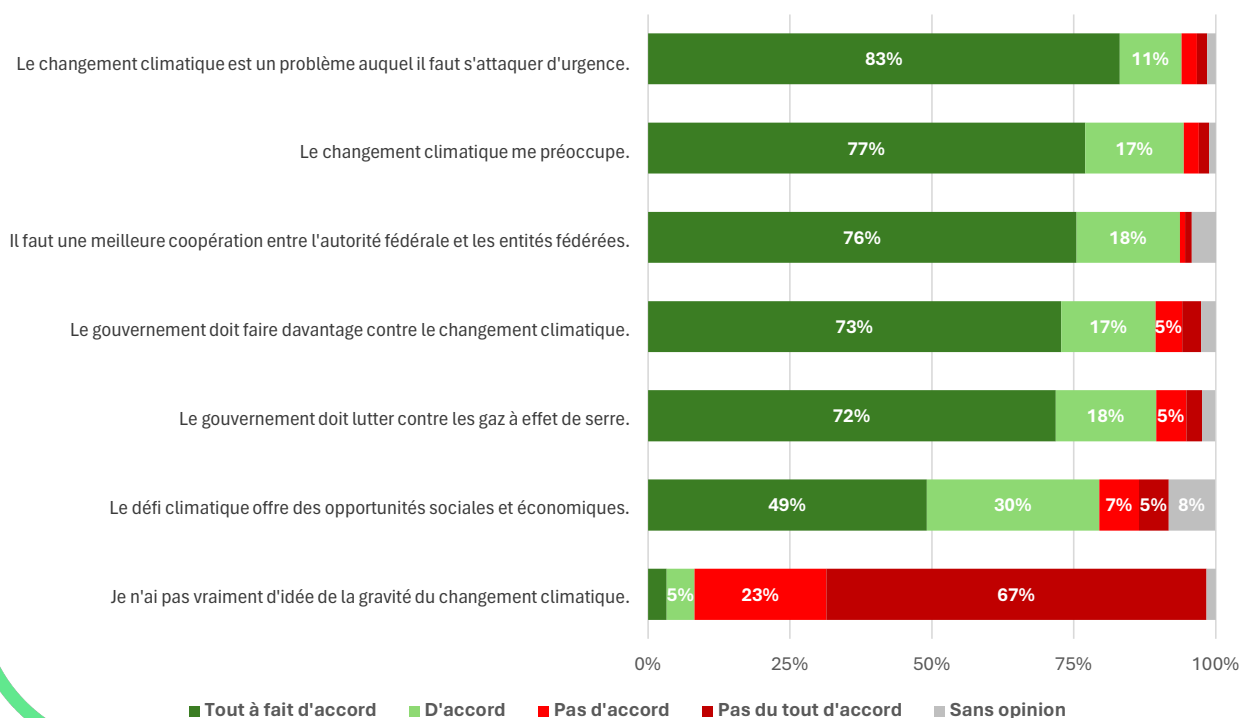
Avis sur le climat

Nous aimerions connaître votre point de vue sur une série d'opinions.

- Le changement climatique est un problème auquel il faut s'attaquer d'urgence.
- Le changement climatique me préoccupe.
- Pour relever le défi climatique de manière efficiente et efficace, il faut mettre en place une meilleure coopération entre l'autorité fédérale et les entités fédérées.
- Le gouvernement fédéral doit faire davantage pour lutter contre le changement climatique, tant en Belgique qu'à l'étranger (par le biais de l'aide aux pays en développement).
- Le gouvernement fédéral doit tout mettre en œuvre pour que, d'ici 2050, les sources d'énergie qui émettent des gaz à effet de serre, telles que le gaz naturel, le charbon et le pétrole, ne soient plus que peu, voire plus utilisées.
- Le défi climatique offre des possibilités de renforcer la cohésion sociale entre les citoyens, d'améliorer leur qualité de vie et de stimuler l'économie.
- Je n'ai pas vraiment d'idée de la gravité du changement climatique.

Avis sur le climat

Nous aimerions connaître votre point de vue sur une série d'opinions.



9 personnes sur 10 se disent être conscientes de l'importance du changement climatique et s'en préoccuper.

Ces dernières s'accordent toutes sur le fait que le gouvernement doit d'urgence s'organiser et mettre plus en place pour lutter contre ce phénomène.

Près de 8 répondants sur 10 sont même d'accord avec le fait que le défi climatique offre des possibilités de renforcer la cohésion sociale entre les citoyens, d'améliorer leur qualité de vie et de stimuler l'économie.

Réorientation du système énergétique : choix stratégiques

Voici une liste d'objectifs que les décideurs politiques peuvent poursuivre. Quelles seraient vos priorités ?

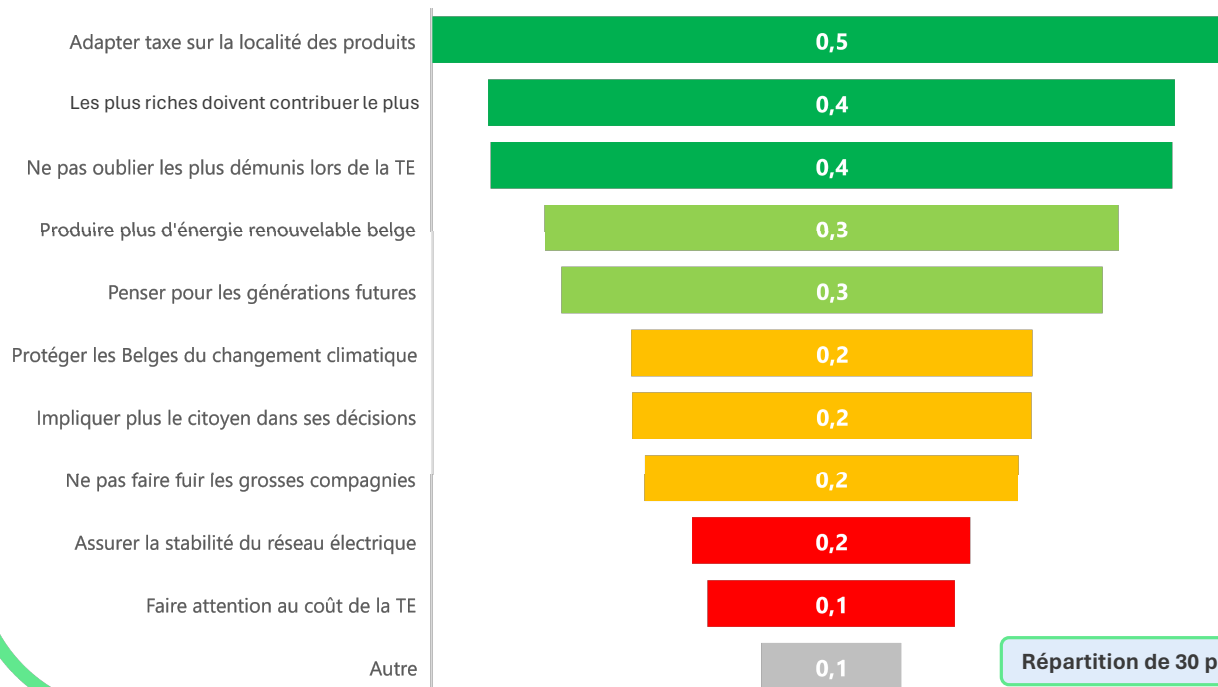
Pour indiquer vos priorités, répartissez 30 points entre les objectifs que vous considérez comme les plus importants. Plus vous attribuez de points à un objectif particulier, plus vous pensez que cet objectif est important. Pour indiquer vos priorités, répartissez 30 points entre les objectifs que vous considérez comme les plus importants. Plus vous attribuez de points à un objectif particulier, plus vous pensez que cet objectif est important.

- Les produits locaux et respectueux de l'environnement doivent être moins taxés. Les biens importés de loin qui ne sont pas respectueux du climat peuvent être taxés plus lourdement et coûteront donc plus cher.
- Ce sont les riches et les entreprises qui génèrent de gros bénéfices qui doivent contribuer financièrement le plus au changement de notre système énergétique.
- Les autorités doivent veiller à ce que les plus vulnérables ne soient pas laissés pour compte dans la transition énergétique.
- La Belgique doit minimiser sa dépendance vis-à-vis de l'étranger/de l'Europe pour son énergie en produisant elle-même un maximum d'énergie renouvelable.
- Les personnes qui vivront dans cent ans doivent souffrir le moins possible des choix que nous faisons aujourd'hui.
- Le gouvernement fédéral veille à ce que les Belges soient protégés au mieux contre les effets du changement climatique.
- Le gouvernement doit impliquer le plus possible les citoyens dans les choix en matière de politique climatique et énergétique.
- Le gouvernement veille à ce que les entreprises importantes pour l'économie belge restent en Belgique (et ne délocalisent donc pas leur production à l'étranger).
- Le risque de perturbation du réseau électrique doit rester le plus faible possible.
- Changer le système énergétique doit coûter le moins cher possible à la société (citoyens, ménages, entreprises et autorités).
- Autre...

Réorientation du système énergétique : choix stratégiques

TE = transition énergétique

Voici une liste d'objectifs que les décideurs politiques peuvent poursuivre. Quelles seraient vos priorités ?



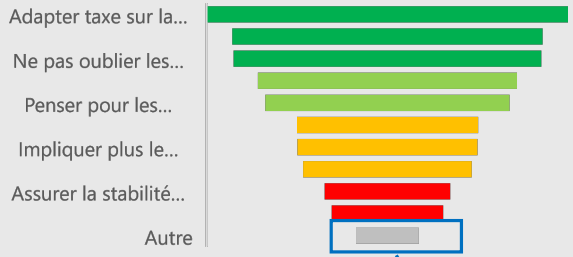
Pour les répondants, la priorité pour le gouvernement est de prendre l'argent aux endroits qui semblent plus pertinents pour la financer la transition énergétique, sans être regardant sur les coûts.

Cela se traduit par un désir de taxer les grandes fortunes en faveur des plus démunis, et les produits exportés au profit du local.

Préparer le terrain pour les générations futures est plus important que de protéger des conséquences du changement climatique ou d'impliquer les citoyens dans les prises de décision.

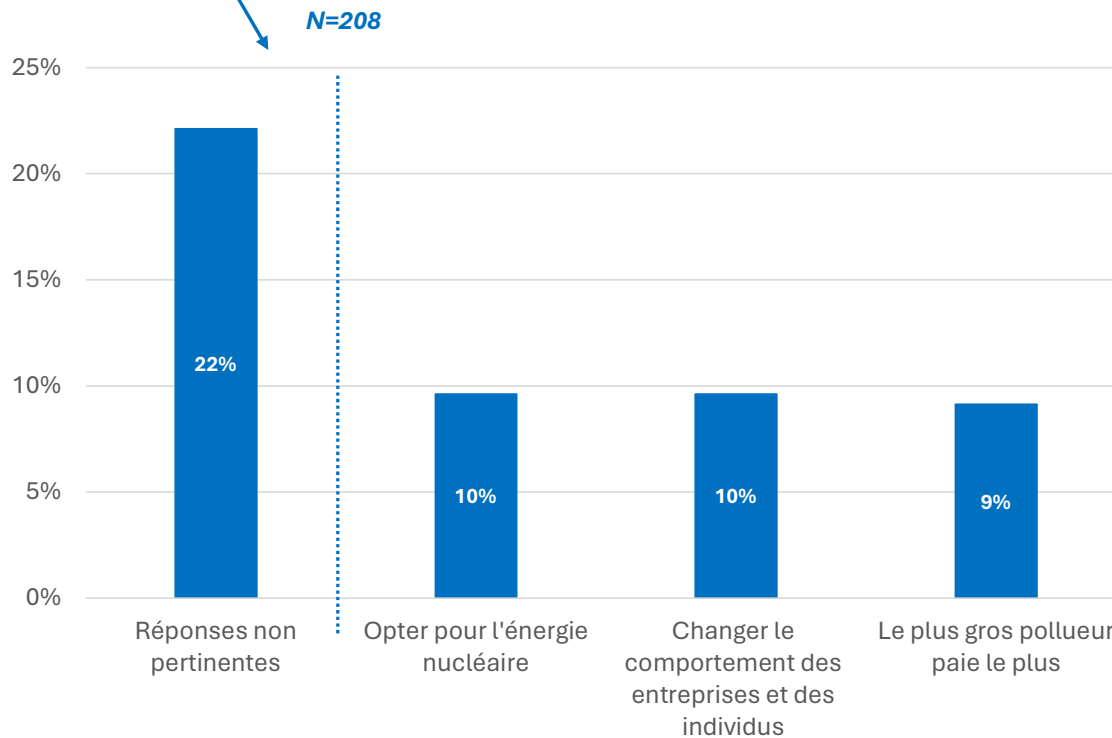
Répartition de 30 points

Voici une liste d'objectifs que les décideurs politiques peuvent poursuivre. Quelles seraient vos priorités ?



Réorientation du système énergétique : choix stratégiques

Quels sont, en plus de ceux déjà mentionnés, les autres priorités que les décideurs politiques peuvent rechercher ?



Une observation importante est qu'un cinquième de ces 'autres priorités' n'étaient pas pertinentes, notamment pas en rapport avec la question.

On constate que parmi les "autres priorités" du gouvernement, l'accent est principalement mis sur le recours à **l'énergie nucléaire** et sur un changement **de comportement des entreprises et des individus** (moins de production et de consommation).

En plus de faire contribuer les plus riches, il est également indiqué qu'on devrait faire financer la transition énergétique **par les plus grands pollueurs**.

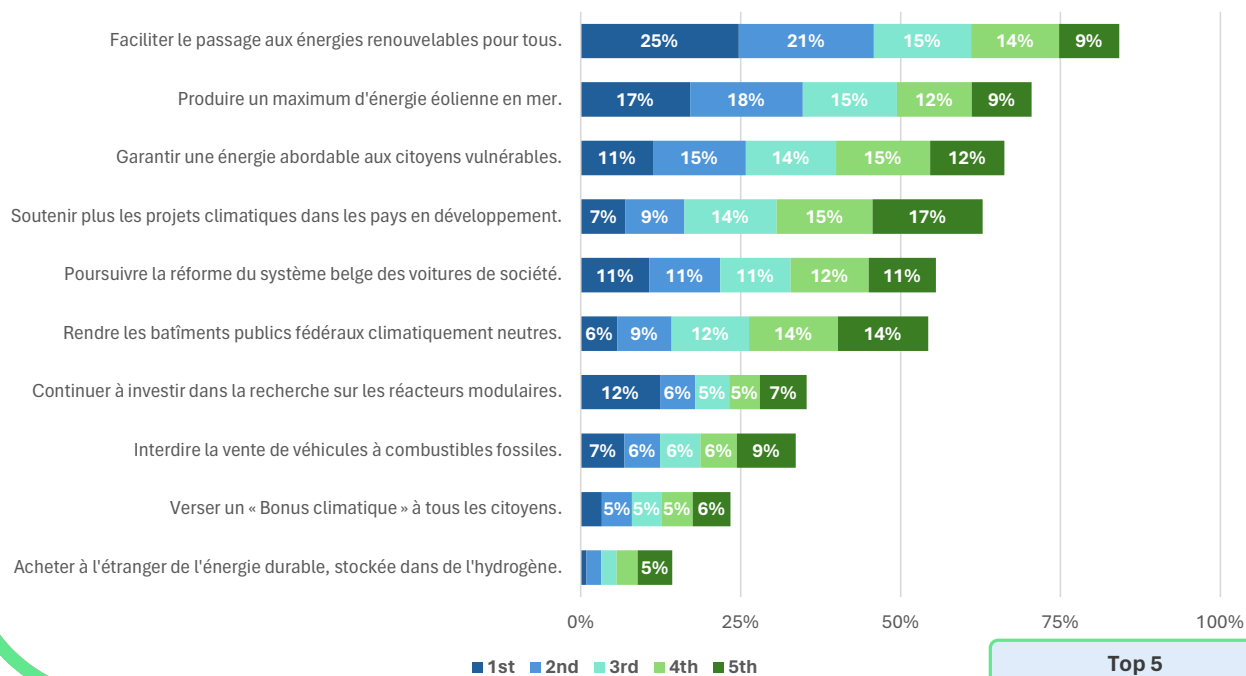
Réorientation du système énergétique : mesures gouvernementales

Parmi les mesures suivantes déjà approuvées par le gouvernement, quelles sont, selon vous, les plus importantes ?

- Soutenir les mesures qui permettent à chacun de passer aux énergies renouvelables : par exemple, la réduction de la TVA sur les pompes à chaleur, ou la possibilité de cofinancer des parcs éoliens offshore au large de la côte belge et de se faire livrer de l'électricité à domicile.
- Produire un maximum d'énergie éolienne en mer, aussi en collaboration avec les pays voisins.
- Garantir une énergie financièrement abordable aux citoyens les plus vulnérables (par exemple, par le biais du taux réduit de TVA, du paquet de base fédéral ou par l'extension ou l'octroi automatique du tarif social.)
- Soutien accru aux projets climatiques dans les pays en développement afin de les maintenir viables et d'aider les populations à s'adapter aux effets du changement climatique.
- Poursuivre la réforme du système belge des voitures de société. Le régime fiscal et social actuel sera progressivement supprimé pour les voitures à moteur à combustion et limité aux voitures zéro émission (comme les voitures électriques) à partir de 2026.
- Créer, le plus rapidement possible, un registre de la consommation d'énergie pour tous les bâtiments publics fédéraux, et rendre tous ces bâtiments climatiquement neutres d'ici 2040 (cadastre énergétique).
- Continuer à investir dans la recherche sur l'énergie nucléaire afin de permettre le déploiement de petits réacteurs modulaires (SMR) d'ici 2050. Il s'agit de réacteurs nucléaires beaucoup plus petits que ceux que l'on trouve actuellement dans les centrales nucléaires existantes et qui peuvent donc être plus flexibles.
- Interdire la vente de voitures particulières et des utilitaires légers qui roulent avec des combustibles fossiles.
- Verser un « Bonus climatique » (à utiliser librement) à tous les citoyens. L'argent de ce bonus est tiré des recettes liées à l'échange des quotas d'émission.
- Acheter à l'étranger de l'énergie durable, stockée dans de l'hydrogène.

Réorientation du système énergétique : mesures gouvernementales

Parmi les mesures suivantes déjà approuvées par le gouvernement, quelles sont, selon vous, les plus importantes ?



Pour un quart des répondants, la première priorité est de faciliter le passage aux énergies renouvelables pour tous. Produire de l'éolien et s'assurer que l'énergie reste abordable pour les plus démunis sont également deux mesures qui ressortent plus.

La recherche sur les réacteurs nucléaires modulaires, l'interdiction de vente de véhicules à combustibles fossiles, le Bonus climatique, et l'achat d'énergie durable à l'étranger ont été envisagés par moins de la moitié des répondants.

Top 5

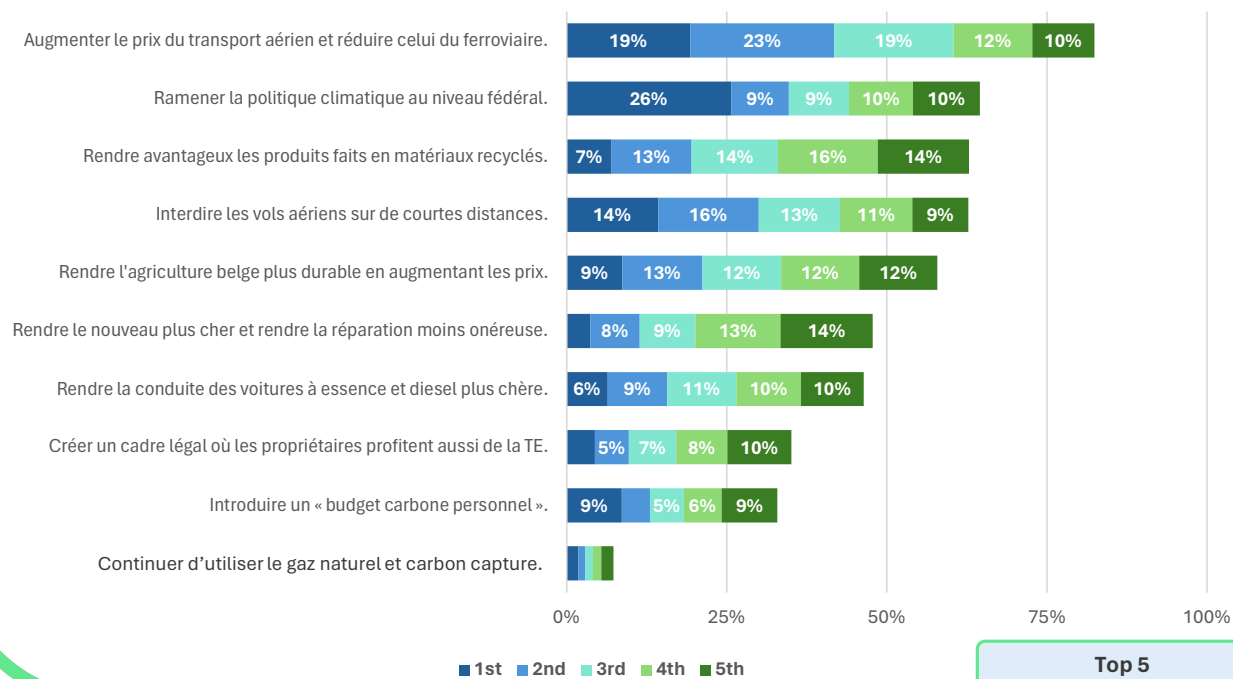
Réorientation du système énergétique : propositions d'experts

Voici quelques propositions d'experts belges et étrangers. Parmi ces mesures potentielles, quelles sont, selon vous, les 5 plus importantes pour le futur Plan fédéral énergie-climat ?

- Augmenter le prix du transport aérien et réduire le prix du transport ferroviaire international.
- Ramener la politique climatique partiellement ou totalement au niveau fédéral (refédéralisation), afin de permettre une planification politique adéquate à long terme de manière rapide et efficiente.
- Interdire les vols aériens sur de courtes distances.
- Les produits fabriqués à partir de matériaux recyclés doivent être moins chers que les produits fabriqués à partir de matières premières nouvellement extraites (par exemple, les vêtements fabriqués à partir de coton recyclé).
- Augmenter le prix de la viande et des produits laitiers et utiliser cet argent pour rendre l'agriculture belge plus durable.
- Rendre les nouveaux biens/produits/objets plus chers tout en rendant leur réparation moins onéreuse.
- Rendre la conduite des voitures à essence et diesel plus chère tout en rendant les autres transports (publics ou électriques) moins onéreux.
- Créer un cadre légal pour que les locataires, mais aussi les propriétaires, profitent des avantages de la transition énergétique. Actuellement, lorsqu'un propriétaire investit pour rendre son bâtiment plus durable, seuls les locataires en profitent, par exemple en réduisant leurs factures d'énergie.
- Introduire un « budget carbone personnel » selon lequel chaque Belge n'est pas autorisé à émettre plus d'une certaine quantité maximale de CO₂.
- Continuer à utiliser le gaz naturel dans l'industrie et à stocker les gaz à effet de serre dans le sous-sol.

Réorientation du système énergétique : propositions d'experts

Voici quelques propositions d'experts belges et étrangers. Parmi ces mesures potentielles, quelles sont, selon vous, les 5 plus importantes pour le futur Plan fédéral énergie-climat ?



Top 5

Pour plus de 3 répondants sur 4, augmenter le prix du transport aérien et diminuer celui du ferroviaire fait partie des cinq plus grandes priorités parmi les différentes propositions d'expert présentées.

Plus d'un quart désignent également le retour de la politique climatique au niveau fédéral comme première priorité.

Moins de 10% des répondants sont d'accord d'utiliser les gaz naturels, et de stocker ceux à effet de serre dans le sol.

Fiscalité (1) : carburants

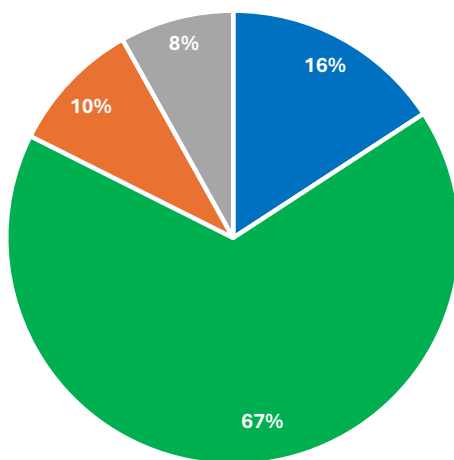
Par rapport à nos pays voisins, les prix de l'électricité en Belgique sont plus élevés et les prix du mazout et du gaz sont relativement plus bas. Les taxes expliquent en grande partie cette différence, principalement en raison des taxes particulièrement faibles (accises) sur les combustibles fossiles, principalement le gaz et le mazout. Cela n'encourage pas l'installation de systèmes de chauffage à faible émission de carbone tels que les pompes à chaleur.

En ce qui concerne les taxes dans le secteur de la construction, quelle mesure privilégiez-vous ?

- Une augmentation de la taxation sur les combustibles fossiles, qui augmentera les recettes publiques
- Aucun changement
- Une réduction de la taxation sur l'électricité et en même temps une augmentation de la taxation sur les combustibles fossiles. Cela permettra un transfert fiscal neutre sur le plan budgétaire : les deux mesures combinées ne coûtent (presque) rien au Trésor public.
- Une réduction de la taxation sur l'électricité, qui diminuera les recettes publiques

Fiscalité (1) : carburants

En ce qui concerne les taxes (sur les énergies) dans le secteur de la construction, quelle mesure privilégiez-vous ?



- Une augmentation de la taxation des énergies fossiles, qui augmentera les recettes publiques
- Une réduction sur l'électricité et une augmentation sur les combustibles fossiles, peu d'impact sur les recettes publiques.
- Une réduction de la taxation sur l'électricité, qui diminuera les recettes publiques
- Aucun changement

3 répondants sur 4 souhaitent que les taxes sur l'électricité soient baissées.

De ces derniers, 88% pensent que cette perte devrait être récupérée en augmentant la taxe sur les combustibles fossiles.

Pour le reste des répondants, un tiers ne ferait aucun changement alors que les autres souhaitent une augmentation globale de la taxation dans le secteur de la construction.

Fiscalité (2) : diesel professionnel

Actuellement, les entreprises de transport obtiennent le remboursement d'une partie de la taxe (accises) sur le diesel qu'elles utilisent. Ces dernières années, ce remboursement a été quelque peu réduit, mais cette subvention pour le carburant fossile qu'est le diesel sera maintenue au moins jusqu'en 2026. Par litre de diesel, les transporteurs se voient aujourd'hui rembourser environ 20 centimes de taxe.

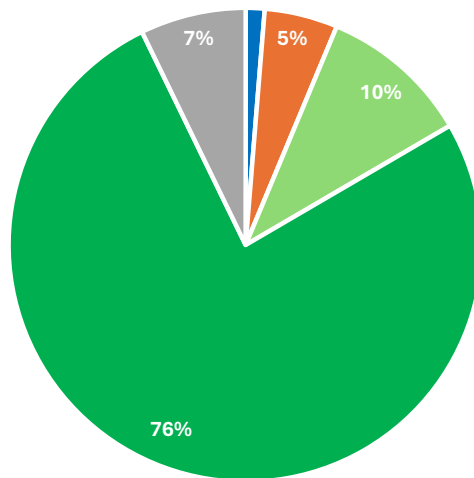
Que souhaitez-vous qu'il adienne de ce remboursement de la taxe sur le diesel pour les entreprises du secteur des transports ?

- Retour à un remboursement fiscal plus élevé de la taxe (et donc à une subvention plus élevée pour le diesel)
- Maintien du remboursement en l'état
- Réduire encore le remboursement (et donc supprimer progressivement la subvention pour le diesel).
- Mettre progressivement fin au remboursement (et aux subventions pour le diesel)
- Sans opinion

Fiscalité (2) : diesel professionnel

Actuellement, les entreprises de transport obtiennent le remboursement d'une partie de la taxe (accises) sur le diesel qu'elles utilisent.

Que souhaitez-vous qu'il adienne de ce remboursement de la taxe sur le diesel pour les entreprises du secteur des transports ?



- Retour à un remboursement fiscal plus élevé de la taxe
- Maintien du remboursement en l'état
- Réduire encore le remboursement
- Mettre progressivement fin au remboursement
- Sans opinion

Plus de 3 sur 4 pensent qu'il faudrait progressivement mettre fin au remboursement du diesel pour le secteur des transports, et **10%** qu'il serait suffisant de continuer à le réduire.

Fiscalité (3): voitures de société

En 2021, il a été décidé de réformer le système des voitures de société en Belgique. À partir de fin 2026, seuls les véhicules électriques seront encore déductibles.

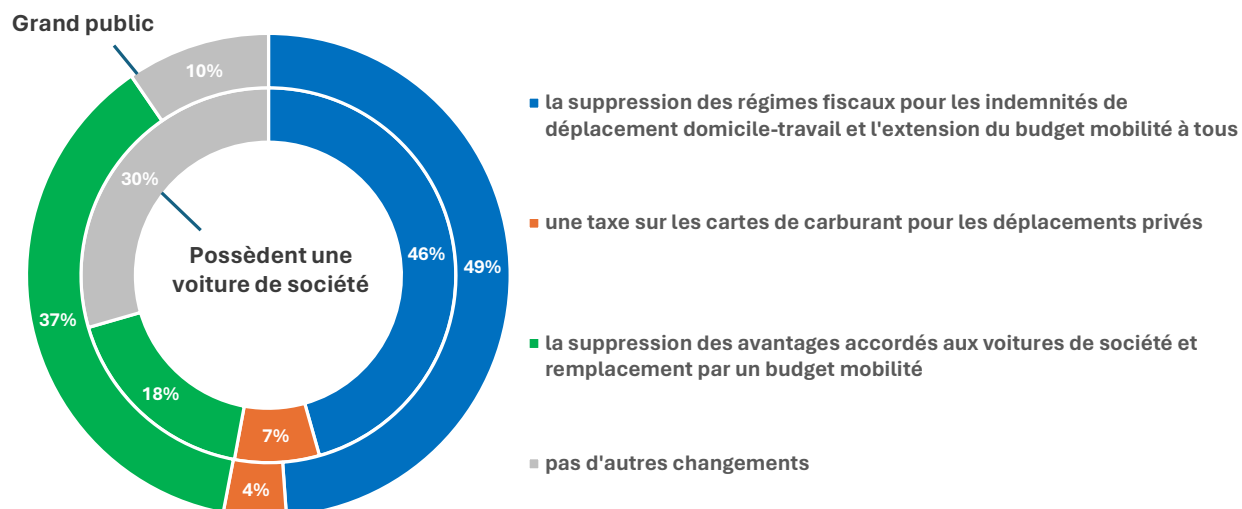
De plus, avec la loi budget mobilité introduit par les autorités fédérales en 2019, les travailleurs qui ont droit à une voiture de société peuvent échanger ce droit contre d'autres options de mobilité.

- pas d'autres changements
- une taxe sur les cartes de carburant pour les déplacements privés (pas pour le travail)
- suppression progressive de tous les avantages accordés aux voitures de société et remplacement par des avantages liés à la mobilité alternative dans le cadre d'un budget mobilité
- la suppression progressive des différents régimes fiscaux pour les indemnités de déplacement domicile-travail et, dans le même temps, l'extension progressive de la loi budget mobilité à tous (aussi aux travailleurs qui n'ont pas droit à une voiture de société)

Fiscalité (3): voitures de société

En 2021, il a été décidé de réformer le système des voitures de société en Belgique.

En matière de régime fiscal applicable aux voitures de société, êtes-vous partisan des solutions suivantes ?



Près de la moitié des répondants sont pour la suppression des indemnités de déplacement domicile-travail au profit d'un budget mobilité pour tous. Cela est valable autant pour le grand public que les bénéficiaires de voiture de société.

En second plan, **37% des répondants** préfèrent remplacer les avantages des voitures de sociétés par un budget mobilité, alors que ceux qui possèdent une voiture de société préféreraient laisser les choses telles quelles.

Fiscalité (4): Utilisation des recettes ETS-2

À partir de 2027, les émissions de gaz à effet de serre issus du chauffage des bâtiments, du transport routier et des activités des petites et moyennes entreprises (PME) seront l'ennemi à abattre. Et à partir de ce moment-là, utiliser des combustibles fossiles devra donc être plus cher. La majeure partie des recettes générées ainsi sera allouée en grande partie aux États membres de l'UE.

La Belgique n'a pas encore décidé de l'utilisation de ces recettes. L'autorité fédérale prévoit de répercuter la part fédérale de ces recettes sur l'ensemble des ménages et des PME qui doivent payer ces nouvelles taxes. Ce système est appelé « Bonus climatique ». Le montant et la forme de ce dividende climatique dépendront des négociations européennes et de sa répartition nationale entre les autorités fédérales et les régions.

Lequel des trois choix politiques possibles pour redistribuer l'argent préférez-vous ?

- Bonus climatique : remboursement forfaitaire aux citoyens et aux PME (par exemple, par le biais d'un chèque ou d'une réduction d'impôt).
- Soutenir les investissements climatiques des ménages et des entreprises.
- Soutenir les investissements publics dans le domaine du climat (investissements qui profitent à l'ensemble de la société)

Fiscalité (4): Utilisation des recettes ETS-2

- **Bonus climatique : remboursement forfaitaire aux citoyens et aux PME (par exemple, par le biais d'un chèque ou d'une réduction d'impôt).**
 - Rembourser un montant forfaitaire aux ménages à faibles revenus et aux PME à faible chiffre d'affaires
 - Rembourser un montant forfaitaire par personne pour les ménages à faibles revenus (le montant total dépend du nombre de membres du ménage).
 - Rembourser un même montant forfaitaire à tous les ménages et un montant forfaitaire à toutes les PME
 - Rembourser tous les ménages, sur la base d'un montant forfaitaire par personne (le montant total dépend du nombre de membres du ménage)
- **Soutenir les investissements climatiques des ménages et des entreprises.**
 - Cibler l'aide aux ménages qui investissent pour réduire leurs émissions (par exemple, par une aide à l'investissement, un prêt sans intérêt ou un remboursement d'impôt, une réduction de l'impôt sur certains investissements, etc.)
 - Cibler l'aide aux PME qui investissent pour réduire leurs émissions (par exemple, par une aide à l'investissement, un prêt sans intérêt ou un remboursement d'impôt, une réduction de l'impôt sur certains investissements, etc..)
 - Soutenir de manière ciblée les familles vulnérables qui souhaitent investir par l'intermédiaire des CPAS
 - Soutenir tous les types d'innovation dans les PME
 - Soutenir tous les types d'innovation dans les grandes entreprises

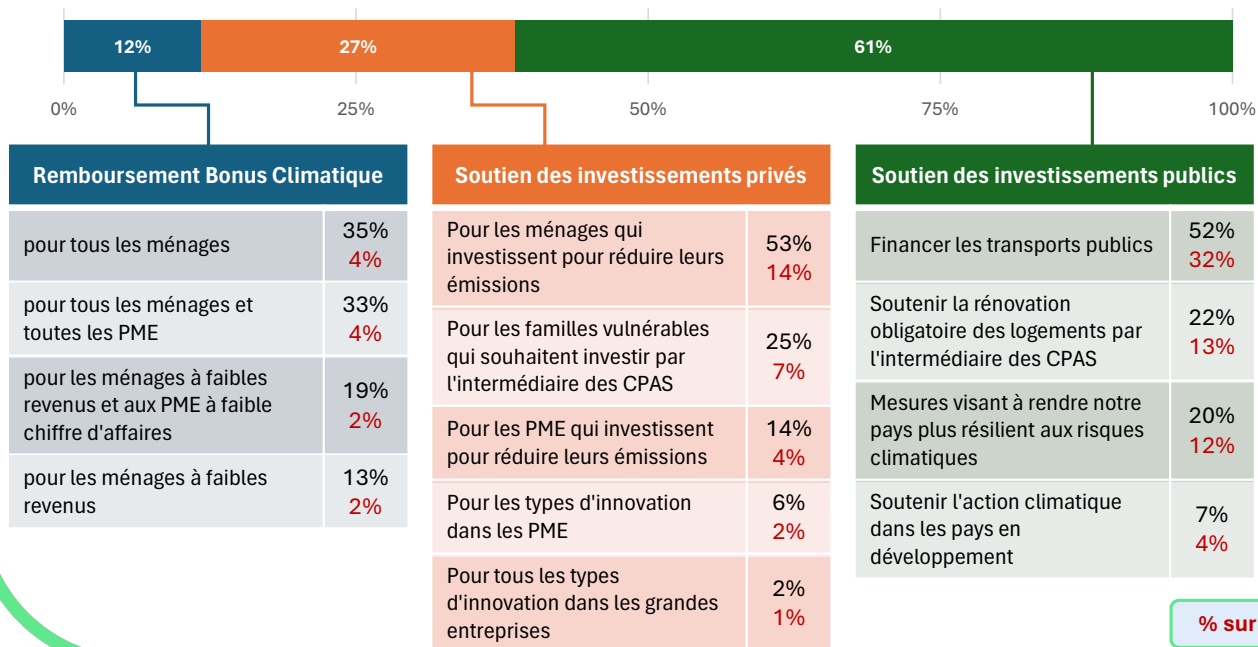
Fiscalité (4): Utilisation des recettes ETS-2

- **Soutenir les investissements publics dans le domaine du climat (investissements qui profitent à l'ensemble de la société)**
 - Financer les transports publics (au niveau fédéral, par exemple pour la SNCB/Infrabel : billets moins chers, plus d'offres, internet dans les trains, plus de matériel roulant et/ou d'infrastructure)
 - Soutenir la rénovation obligatoire des logements par l'intermédiaire des CPAS (sociétés de logement social)
 - Mesures visant à rendre notre pays plus résilient aux risques climatiques (tels que les inondations, les tempêtes, les vagues de chaleur et les sécheresses)
 - Soutenir l'action climatique dans les pays en développement

Fiscalité (4): Utilisation des recettes ETS-2

À partir de 2027, utiliser des combustibles fossiles devra donc être plus cher. La majeure partie des recettes générées ainsi sera allouée en grande partie aux États membres de l'UE.

Lequel des trois choix politiques possibles pour redistribuer l'argent préférez-vous ?



Peu de répondants (12%) sont convaincu par le Bonus Climatique.

La majorité des répondants pensent que l'argent de ces nouvelles recettes devraient être utilisées dans des investissement public (61%) plutôt que privés (27%).

Pour les investissements publics, la moitié parlent du développement des transports publics alors que le soutien des pays en développement est la dernière priorité.

Pour les investissements privés, le soutien de l'amélioration des émissions des ménages est l'investissement le plus important. L'aide aux grandes entreprises n'est pas encouragée.

Financement durable

Quelle importance accordez-vous aux mesures suivantes ?

Les banques, les assureurs et les fonds de pension devraient expliquer chaque année dans un plan ce qu'ils feront pour que les émissions des projets qu'ils financent permettent de limiter le réchauffement de la planète à 1,5 °C.

Étant donné que le secteur des combustibles fossiles est l'un des principaux responsables du changement climatique, le secteur financier doit dresser la carte de son soutien et de ses investissements dans ce secteur, la publier et indiquer comment il se retirera de ce secteur.

Les autorités fédérales doivent arrêter de financer les activités non durables. Dans ce cadre, elles doivent dresser une liste des activités nuisibles pour le climat qu'elles ne pourront plus financer.

- Pas du tout d'accord
- Pas d'accord
- Sans opinion
- D'accord
- Tout à fait d'accord

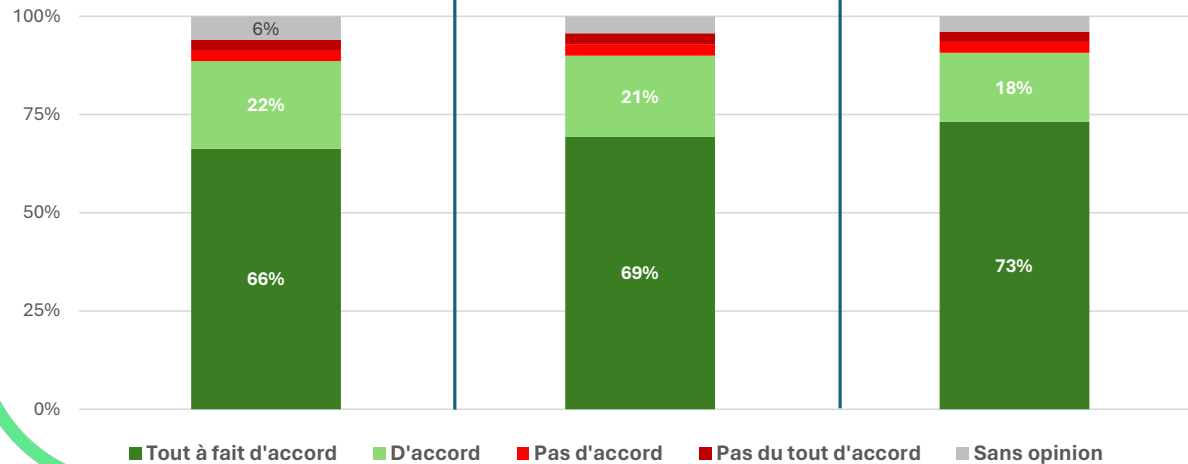
Financement durable

Quelle importance accordez-vous aux mesures suivantes ?

Les banques, les assureurs et les fonds de pension devraient expliquer chaque année dans un plan ce qu'ils feront pour que les émissions des projets qu'ils financent permettent de limiter le réchauffement de la planète à 1,5 °C.

Étant donné que le secteur des combustibles fossiles est l'un des principaux responsables du changement climatique, le secteur financier doit dresser la carte de son soutien et de ses investissements dans ce secteur, la publier et indiquer comment il se retirera de ce secteur.

Les autorités fédérales doivent arrêter de financer les activités non durables. Dans ce cadre, elles doivent dresser une liste des activités nuisibles pour le climat qu'elles ne pourront plus financer.



Qu'il s'agisse des banques et assurances, du secteur financier, ou des autorités fédérales, **9 répondants sur 10** sont d'accord avec le fait qu'il doit y avoir un engagement officiel quant aux actions qu'ils peuvent entreprendre contre le réchauffement climatique

Transport et mobilité (1): vitesse sur l'autoroute

La consommation de carburant d'un véhicule augmente avec sa vitesse. Plus un véhicule roule vite, plus il consomme de carburant. De plus, cette relation n'est pas linéaire :
lorsque la vitesse augmente, la consommation de carburant par kilomètre augmente de façon plus marquée.

Selon une étude de l'Agence allemande de l'environnement, une réduction de la vitesse de 120 km/h à 100 km/h permet d'économiser 15 à 20 % de carburant et de réduire d'autant les émissions de gaz à effet de serre. Cela représente une économie d'environ 1,5 litre d'essence pour 100 km parcourus, soit une économie de 2,5 à 3 euros*, pour un temps de trajet allongé de seulement 5 à 10 mn. En outre, la conduite à 100 km/h réduit les embouteillages ainsi que le risque et la gravité des accidents.
**Sur la base d'un prix de l'essence de 1,84 EUR/l. Source : calcul du SPF Mobilité sur la base du test effectué par la RTBF.*

Maintenant que vous le savez, seriez-vous prêt à... ?

- réduire votre propre vitesse sur les autoroutes de 120 km/h à 110 km/h. Cela vous permettrait d'émettre 10 % de gaz à effet de serre en moins et d'économiser environ 1,2 euro aux 100 kilomètres.
- réduire votre propre vitesse sur les autoroutes de 120 km/h à 100 km/h. Cela vous permettrait d'émettre 20 % de gaz à effet de serre en moins et d'économiser environ 2,7 euros aux 100 kilomètres.
- aucune de ces options
- sans opinion

Transport et mobilité (1): vitesse sur l'autoroute

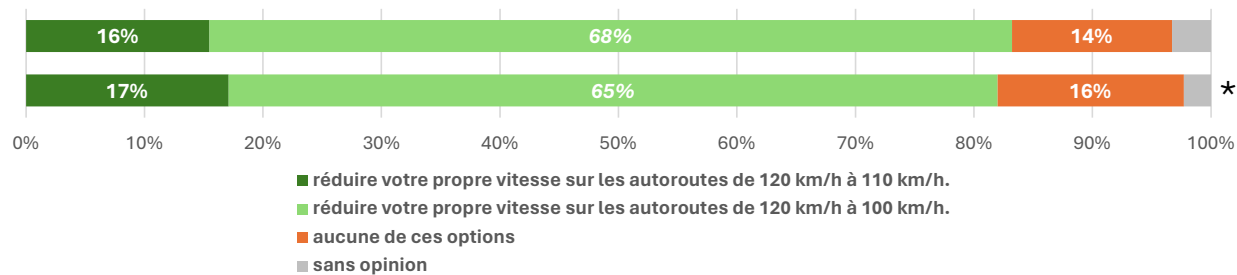
Accepteriez-vous une loi abaissant la vitesse autorisée sur les autoroutes ?

- Oui, jusqu'à une vitesse de 110 km/h pour tous, avec tous les avantages qui en découlent
- Oui, jusqu'à une vitesse de 100 km/h pour tous, avec tous les avantages qui en découlent
- Non
- Sans opinion

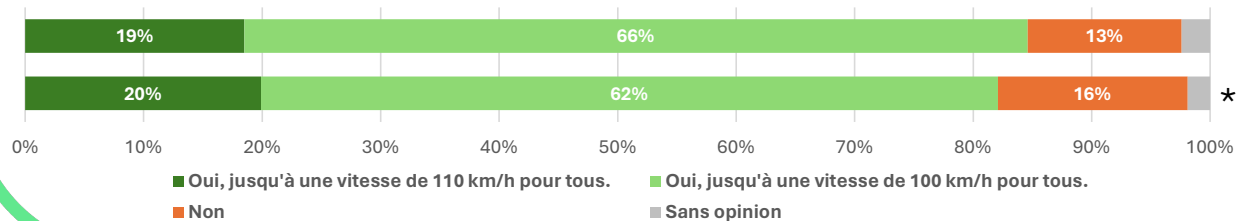
Transport et mobilité (1): vitesse sur l'autoroute

La consommation de carburant d'un véhicule augmente avec sa vitesse. Plus un véhicule roule vite, plus il consomme de carburant.

Maintenant que vous le savez, seriez-vous prêt à... ?



Accepteriez-vous une loi abaissant la vitesse autorisée sur les autoroutes ?



Plus de 4 personnes sur 5 accepteraient de réduire leur vitesse, que ce soit par engagement personnel ou par la mise en place d'une nouvelle limitation légale.

Parmi eux, 20% descendraient à 110km/h alors que les autres iraient jusque 100km/h.

* Possèdent une voiture

Transport et mobilité (2): les trains

De nombreux investissements ont été réalisés ces dernières années pour améliorer les chemins de fer en Belgique, dans le but d'attirer plus de passagers vers le train.

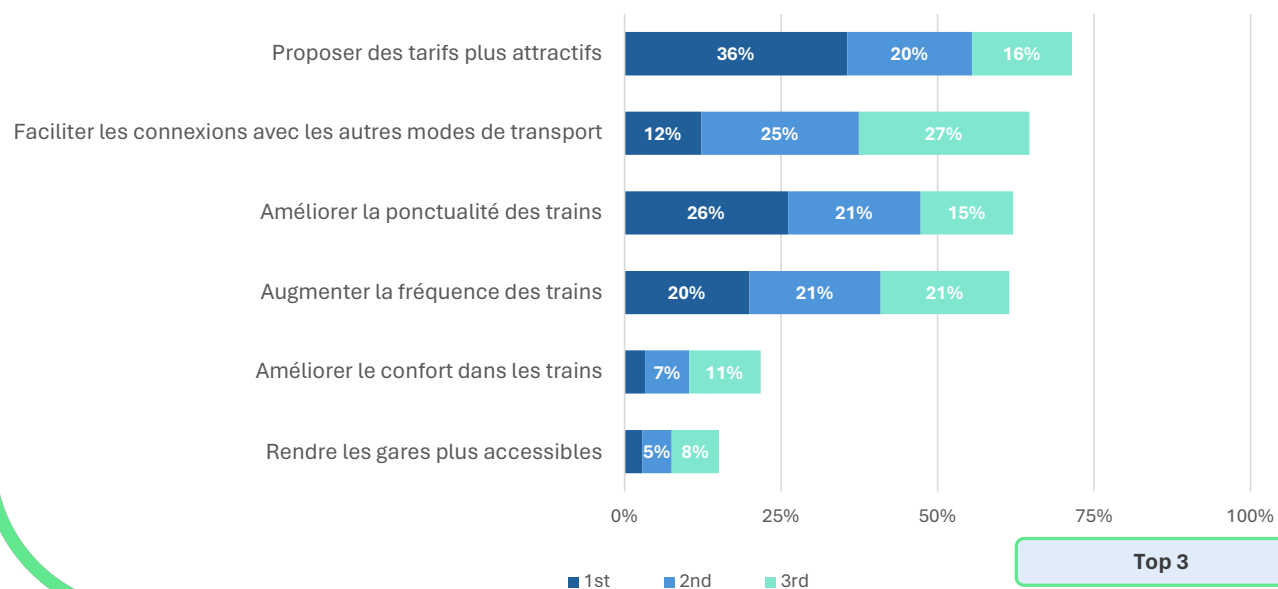
Selon vous, quels sont les facteurs les plus importants pour inciter les gens à utiliser davantage le train ?

- Augmenter la fréquence des trains
- Améliorer la ponctualité des trains
- Proposer des tarifs plus attractifs
- Rendre les gares plus accessibles
- Améliorer le confort dans les trains (wifi, plus d'espace pour les vélos, des sièges confortables etc.)
- Faciliter les connexions avec les autres modes de transport

Transport et mobilité (2): les trains

De nombreux investissements ont été réalisés ces dernières années pour améliorer les chemins de fer en Belgique, dans le but d'attirer plus de passagers vers le train.

Selon vous, quels sont les facteurs les plus importants pour inciter les gens à utiliser davantage le train ?



L'amélioration du confort et de l'accessibilité des trains vient loin derrière les différentes démarches qui faciliteraient l'usage transports en commun : plus de flexibilité (plus de passage et mixité des transports), ainsi qu'un prix plus abordable.

Transport et mobilité (3): voitures électriques

Possédez-vous votre propre voiture ?

- Oui, une voiture personnelle
- Oui, une voiture de société
- Non, je ne possède pas de voiture
- Non, mais si nécessaire, j'ai accès à une voiture par le biais d'un système d'abonnement/de voiture partagée.
- Non, mais je peux emprunter celle d'un proche si nécessaire

Quel est le type de moteur de cette voiture ?

- Roule uniquement avec des combustibles fossiles (essence, diesel)
- Roule entièrement à l'électricité
- Il s'agit d'une voiture hybride rechargeable (c'est-à-dire une voiture hybride qui peut être rechargée à une station de recharge ou via une prise murale)
- Il s'agit d'une voiture hybride (c'est-à-dire une voiture hybride dont la batterie ne se recharge que pendant la conduite, il n'est pas possible de recharger la voiture sur le réseau électrique).

Transport et mobilité (3): voitures électriques

Quels sont les principaux obstacles qui vous empêchent de passer à une voiture entièrement électrique ?

- Le coût total (investissement + utilisation + fiscalité)
- Le coût de l'investissement : le prix d'achat de la nouvelle voiture
- Le coût de l'utilisation : le prix de l'énergie nécessaire pour la charger (en EUR/kWh)
- Le coût de l'installation d'une borne de recharge chez vous
- Le nombre insuffisant de stations de recharge disponibles
- L'impossibilité de recharger la voiture chez vous (faute de place pour une borne)
- Le manque de production locale d'électricité produite à partir de sources renouvelables (importance de l'énergie locale)
- Retrofitting : La mesure dans laquelle la voiture est prête à être convertie ultérieurement en voiture électrique ou zéro émission.
- L'autonomie, le rayon d'action de la voiture
- Autre :

Transport et mobilité (3): voitures électriques

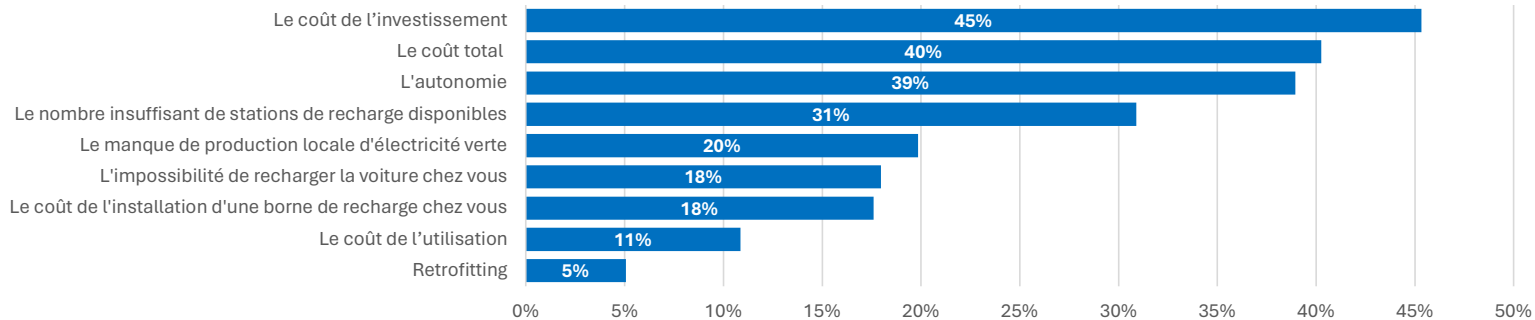
Possédez-vous votre propre voiture ?



Quel est le type de moteur de cette voiture ?



Quels sont les principaux obstacles qui vous empêchent de passer à une voiture entièrement électrique ?



76% des automobilistes qui ont répondu roulent uniquement au carburant fossile.

Pour eux, les principaux obstacles sont le coût (plutôt de l'investissement qu'à l'utilisation) et l'absence d'autonomie couplée à la difficulté pour trouver des bornes de recharge.

Transport et mobilité (4): budget mobilité

Pour encourager les gens à utiliser des alternatives à la voiture, en 2019, les autorités fédérales ont introduit un budget mobilité. Celui-ci permet aux travailleurs d'échanger leur voiture de société ou leur droit à une voiture de société contre un budget mobilité.

Utilisez-vous le budget mobilité ?

- Oui
- Non

Si oui, en être vous satisfait(e) ?

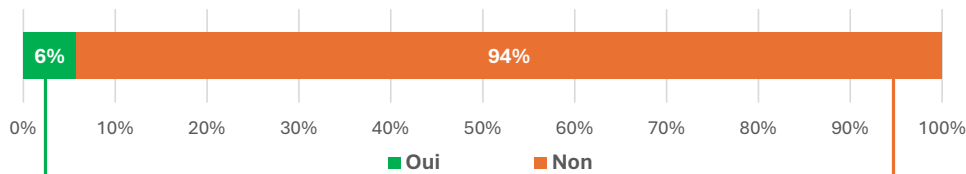
- Oui
- Non

Si non, vous n'avez pas de budget mobilité parce que :

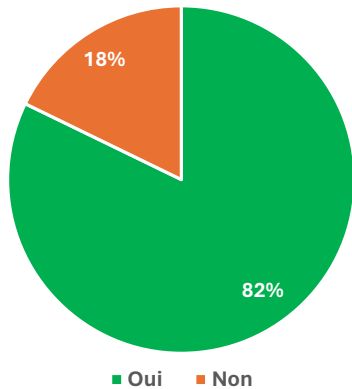
- votre employeur ne le propose pas
- vous ne connaissiez pas ce système
- vous n'êtes pas intéressé(e) par ce système

Transport et mobilité (4): budget mobilité

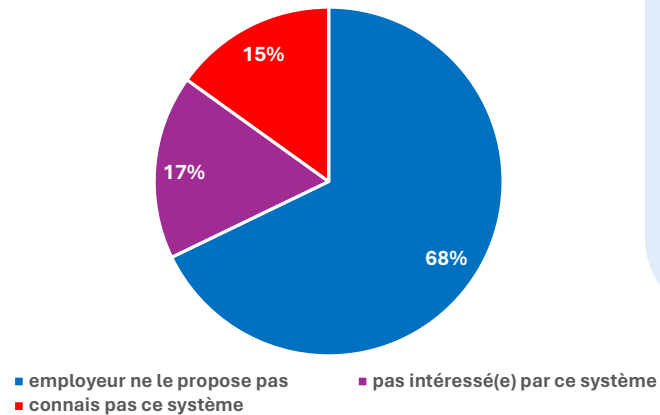
Utilisez-vous le budget mobilité ?



Si oui, en être vous satisfait(e) ?



Si non, vous n'avez pas de budget mobilité parce que :



Seulement 6% des répondants ont pu bénéficier du budget mobilité.

La grande majorité de ceux qui n'en bénéficient pas ne peuvent pas l'utiliser parce que leur employeur ne le propose pas.

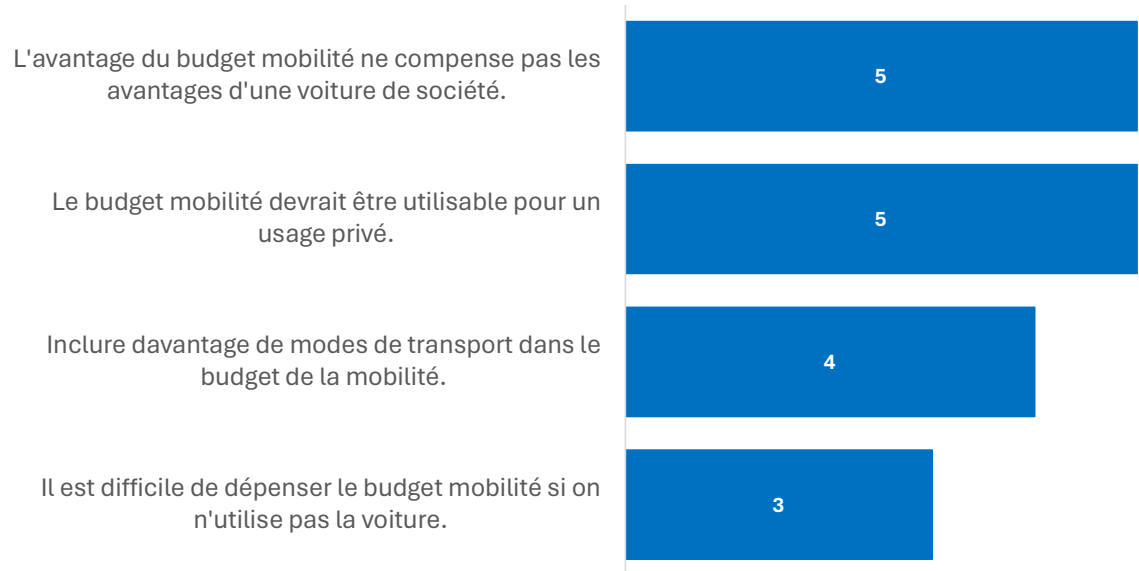
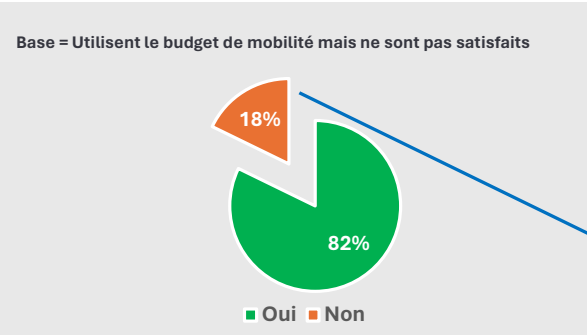
Cependant, 82% de ceux qui en bénéficient s'en disent satisfaits.

Transport et mobilité (4): budget mobilité

Que pourrait-on améliorer concernant le budget mobilité ?

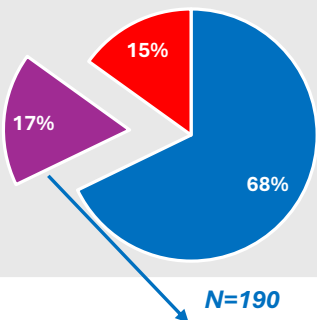
Échantillon très faible N=13 (affichage en nombres absolus au lieu de pourcentages)*

* Comme l'échantillon est très faible pour cette question, il n'est pas judicieux d'en tirer des conclusions.

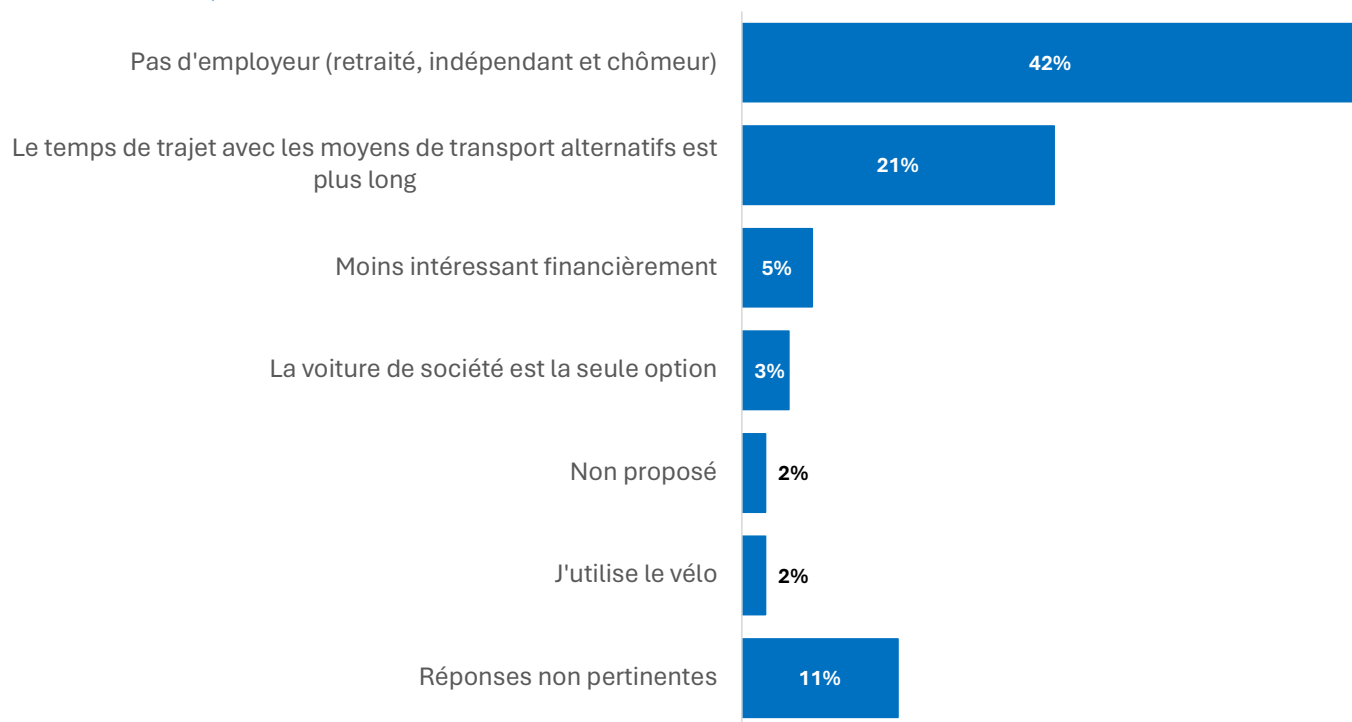


Transport et mobilité (4): budget de mobilité

Basis = Ne pas utiliser le budget mobilité et ne pas être intéressé



Pourquoi cela ne vous intéresse-t-il pas ?



Presque la moitié de ceux qui n'utilisent pas de budget mobilité et qui ne sont pas intéressés (42 %) déclarent ne **pas avoir d'employeur** et donc ne pas avoir de budget mobilité à leur disposition.

Un cinquième de ce groupe n'est pas intéressé par le budget mobilité en raison des longs temps de trajet avec les moyens de transport alternatifs.

45

Indice de réparabilité

Les consommateurs ne disposent pas toujours d'informations suffisantes pour savoir si un produit ou un service est durable ou, au contraire, s'il nuit à l'environnement, à la biodiversité ou au climat. Actuellement, on trouve souvent des "allégations vertes" dans la publicité ou sur les emballages. L'Europe travaille sur un moyen de vérifier ces allégations afin que seules les allégations correctes soient affichées.

À côté de ça, le gouvernement fédéral prépare un "indice de réparabilité". Il s'agit d'un label qui deviendrait obligatoire pour les aspirateurs, les machines à laver, les téléviseurs et les bicyclettes, entre autres. Grâce à un code couleur et à un score, il est possible de voir immédiatement dans quelle mesure un produit est réparable. Les consommateurs peuvent ainsi estimer la durée de vie d'un produit. Après tout, éviter un nouvel achat est moins coûteux et plus respectueux de l'environnement.

Si un produit est cassé, il n'est souvent pas possible de le faire réparer, ou la réparation est plus coûteuse que l'achat d'un nouveau produit.

Dans quelle mesure la mention de l'indice de récupérabilité d'un produit sur les sites de vente et dans les magasins influencerait-elle votre achat ?

- Dans une large mesure
- De manière limitée, cela dépend par exemple de l'éventuelle différence de prix avec les autres solutions
- Absolument pas
- Sans opinion

Indice de réparabilité

Après avoir acheté un produit doté d'un indice de réparabilité, utiliserez-vous également les options de réparation ?

- Oui, je le fais déjà
- Oui, si je le vois sur le produit
- Oui, mais pas toujours
- Non

Quelles seraient les conditions pour que vous le fassiez ?

- La rapidité avec laquelle les réparations peuvent être effectuées
- La disponibilité de points de réparation
- La simplicité des démarches à entreprendre pour le faire réparer
- Le prix (par rapport au coût d'un nouveau produit)
- Aucune de ces options

Indice de réparabilité

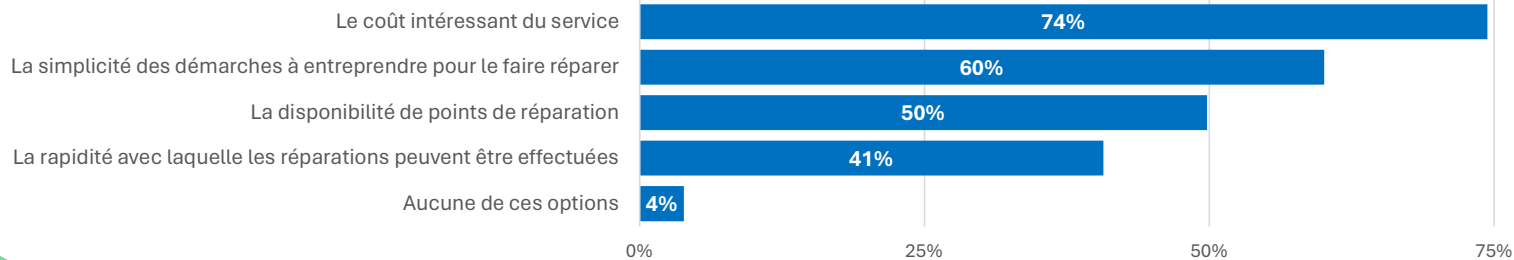
Dans quelle mesure la mention de l'indice de réparabilité d'un produit sur les sites de vente et dans les magasins influencerait-elle votre achat ?



Après avoir acheté un produit doté d'un indice de réparabilité, utiliserez-vous également les options de réparation ?



Quelles seraient les conditions pour que vous le fassiez ?



95% des répondants disent qu'un indice de réparabilité influencerait leurs achats.

Pour 22% cependant, l'utilisation de ce service dépend principalement du prix de la réparation et de la simplicité des démarches

Financement climatique internationale

Si l'on considère les émissions totales de gaz à effet de serre, selon ClimateWatch, la Belgique a émis près de trois fois plus que tous les pays d'Afrique subsaharienne réunis depuis la révolution industrielle.

Ces émissions persistent dans l'atmosphère et provoquent également des changements climatiques ailleurs. C'est ce que nous appelons la «dette historique».

La Belgique s'est engagée à contribuer au financement des politiques climatiques, en particulier dans les pays les moins avancés. Jusqu'en 2024, le gouvernement fédéral belge contribue au minimum à hauteur de 100 millions d'euros par an (soit 0,06 % du budget fédéral). Les régions contribuent également à hauteur d'environ 35 millions d'euros supplémentaires par an, soit un total d'environ 135 millions d'euros par an (11,7 euros par habitant). À titre de comparaison, en 2021, les Pays-Bas ont contribué à hauteur de 619 millions d'euros (35 euros par habitant), l'Allemagne à hauteur de 7,8 milliards d'euros (94 euros par habitant) et la France à hauteur de 5,8 milliards d'euros (86 euros par habitant). Toutefois, la société civile a critiqué le fait que le financement de la lutte contre le changement climatique par les principaux pays donateurs, comme la France, consiste principalement en des prêts plutôt qu'en des subventions.

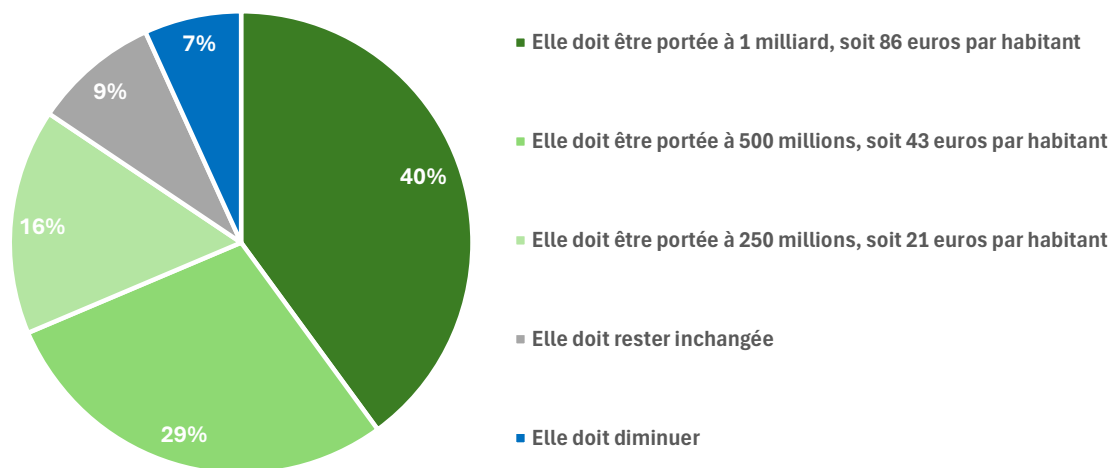
Dans quelle mesure la contribution fédérale de notre pays au financement de la lutte contre le changement climatique dans les pays en développement doit-elle être adaptée ?

- Elle doit être portée à 1 milliard, soit 86 euros par habitant
- Elle doit être portée à 500 millions, soit 43 euros par habitant
- Elle doit être portée à 250 millions, soit 21 euros par habitant
- Elle doit rester inchangée
- Elle doit diminuer

Financement climatique internationale

La Belgique s'est engagée à contribuer au financement des politiques climatiques, en particulier dans les pays les moins avancés. Jusqu'en 2024, le gouvernement fédéral belge contribue au minimum à hauteur de 100 millions d'euros par an (soit 0,06 % du budget fédéral).

Dans quelle mesure la contribution fédérale de notre pays au financement de la lutte contre le changement climatique dans les pays en développement doit-elle être adaptée ?



85% des répondants sont pour une augmentation des contributions de la Belgique pour sa dette historique.

Pour 2 répondants sur 5, celle-ci peut être portée jusqu'à 1 milliard, tout en sachant que cela représenterait 86€ par an par habitant.

Énergie renouvelable (1): énergie éolienne

La Mer du Nord offre un énorme potentiel de production d'énergie renouvelable à un prix abordable.

Les parcs éoliens en mer sont indispensables au Plan énergie-climat de la Belgique : sans les grandes éoliennes de notre mer du Nord, il est impossible d'atteindre les objectifs européens de la Belgique en matière d'énergie renouvelable d'ici 2030.

Les autorités fédérales sont chargées d'assurer la production d'énergie et le développement de l'énergie éolienne et d'autres formes d'énergie en Mer du Nord. En 2021, le gouvernement fédéral a décidé de fournir davantage d'énergie éolienne en mer.

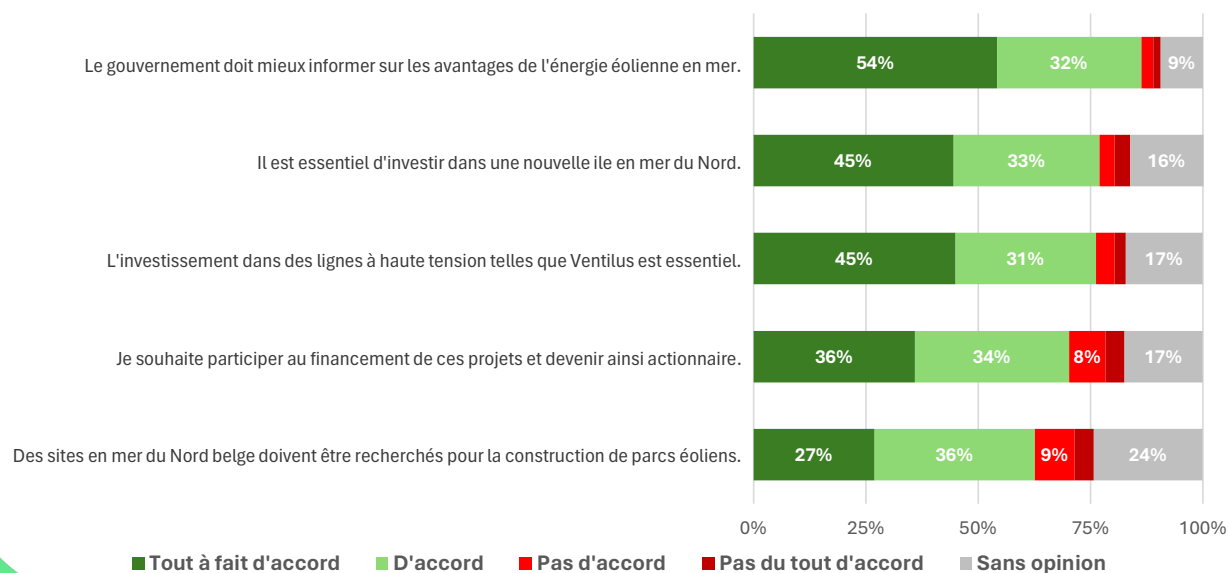
Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes ?

- Le gouvernement doit mieux informer le public sur les avantages que l'énergie éolienne en mer (offshore) peut apporter à la Belgique.
- Le réseau électrique terrestre doit être renforcé pour acheminer vers la terre l'électricité renouvelable produite par les parcs éoliens en mer. Des investissements dans les nouvelles lignes à haute tension telles que Ventilus et la Boucle du Hainaut sont donc essentiels.
- Une nouvelle île est prévue en mer du Nord, qui reliera les parcs éoliens offshore au continent et permettra de nouvelles connexions avec les pays étrangers. Il est essentiel d'investir dans ce projet pour disposer de plus d'énergie renouvelable et rendre notre approvisionnement énergétique plus vert.
- Les consommateurs doivent être davantage impliqués dans l'organisation et la construction de nouveaux projets de parcs éoliens en mer du Nord et dans l'énergie qu'ils produisent. Je souhaite participer au financement de ces projets en tant que citoyen et devenir ainsi copropriétaire (actionnaire).
- Des sites supplémentaires en mer du Nord belge doivent être recherchés pour la construction de parcs éoliens, même si c'est au détriment d'autres activités économiques.

Énergie renouvelable (1): énergie éolienne

Les parcs éoliens en mer sont indispensables au Plan énergie-climat de la Belgique : sans les grandes éoliennes de notre Mer du Nord, il est impossible d'atteindre les objectifs européens de la Belgique en matière d'énergie renouvelable d'ici 2030.

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes ?



Les réponses au thème de l'éolien offshore sont globalement positives, avec plus de réponses neutres que de désaccord.

Le taux de réponses neutres plus élevé est reflété par une forte demande que le gouvernement mieux informe le public sur les avantages que l'énergie éolienne en mer peut apporter à la Belgique.

Énergie renouvelable (2): biocarburants

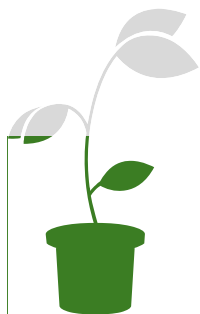
D'ici 2030, 14% de l'énergie utilisée par le secteur des transports devra provenir de sources d'énergie renouvelables. Cet objectif européen peut être atteint en utilisant de l'électricité renouvelable ou des biocarburants dans les transports routiers et ferroviaires.

Les biocarburants sont principalement obtenus à partir de cultures vivrières que nous devons importer et qui ne peuvent donc pas être utilisés pour l'approvisionnement alimentaire mondial. Les superficies supplémentaires nécessaires à cet effet contribuent à la déforestation, qui contribue, à son tour, au changement climatique. Par exemple, les biocarburants à base de soja ou d'huile de palme sont parfois plus nuisibles que les combustibles fossiles.

- Je savais que le diesel et l'essence doivent actuellement contenir une quantité minimale de biocarburants ou de carburants synthétiques renouvelables.
- Les biocarburants plus écologiques et les carburants synthétiques doivent être réservés aux secteurs qui peuvent difficilement se passer d'un moteur à combustion interne, notamment l'aviation et la navigation.
- L'obligation de mélanger les biocarburants issus de cultures vivrières avec du diesel ou de l'essence doit être totalement supprimée.

Énergie renouvelable (2): biocarburants

D'ici 2030, 14% de l'énergie utilisée par le secteur des transports devra provenir de sources d'énergie renouvelables. Cet objectif européen peut être atteint en utilisant de l'électricité renouvelable ou des biocarburants dans les transports routiers et ferroviaires.



61%

savaient que le diesel et l'essence doivent actuellement contenir une quantité minimale de biocarburants ou de carburants synthétiques renouvelables (plus les hommes (78%) que les femmes (35%).



67%

pensent que l'obligation de mélanger les biocarburants issus de cultures vivrières avec du diesel ou de l'essence doit être totalement supprimée.



68%

sont d'accord que les biocarburants plus écologiques et les carburants synthétiques doivent être réservés aux secteurs qui peuvent difficilement se passer d'un moteur à combustion interne, notamment l'aviation et la navigation.

Énergie renouvelable (3): suppression progressive du moteur à carburant

Les autorités fédérales et les régions doivent travailler ensemble pour s'assurer que, même avant 2035, toutes les voitures particulières et camionnettes nouvellement vendues n'émettent plus de gaz à effet de serre et que les émissions des autres véhicules diminuent fortement.

Pour cela, elles peuvent prendre les cinq types de mesures suivants.

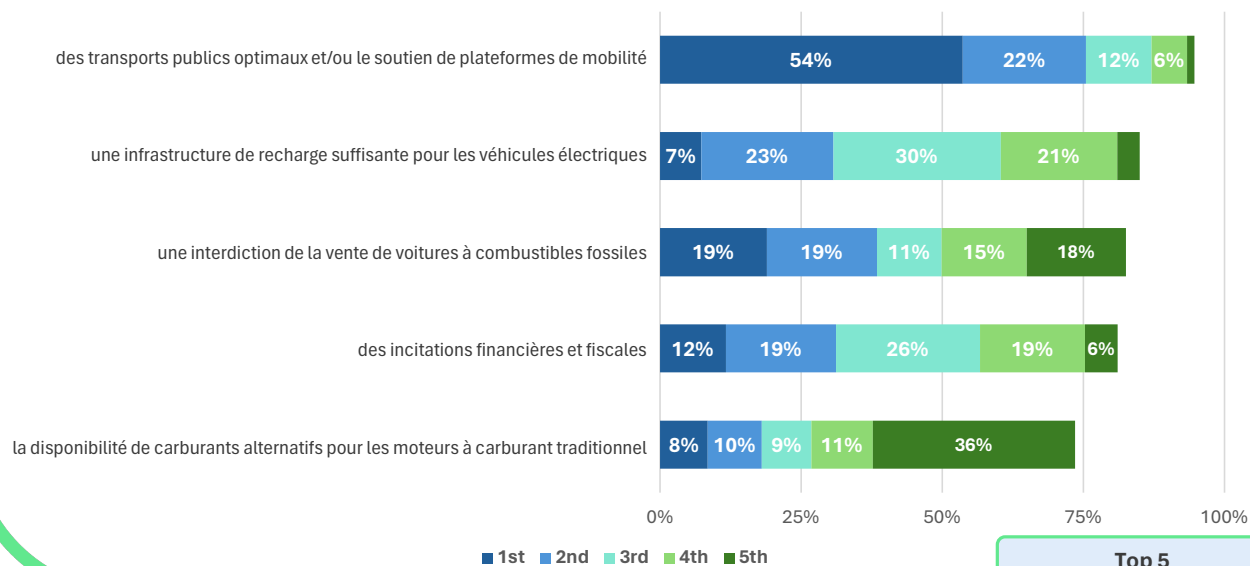
Supposez que vous puissiez décider quelles sont les mesures les plus importantes. Classez les possibilités suivantes par ordre d'importance :

- législation : interdiction de la vente de voitures roulant avec des combustibles fossiles ou normes d'émissions plus strictes
- incitations financières et fiscales : des primes, une déduction fiscale ou une réduction de la TVA pour les voitures électriques, par exemple, ou des taxes plus élevées pour les voitures plus polluantes que pour les voitures plus propres
- offre alternative : des transports publics optimaux et/ou le soutien de systèmes de covoiturage et d'autres plateformes de mobilité
- la disponibilité de carburants alternatifs (biocarburants ou e-carburants) pour les moteurs à carburant traditionnel
- une infrastructure de recharge suffisante pour les voitures et les camions électriques

Énergie renouvelable (3): suppression progressive du moteur à carburant

Les autorités fédérales et les régions doivent travailler ensemble pour s'assurer que, même avant 2035, toutes les voitures particulières et camionnettes nouvellement vendues n'émettent plus de gaz à effet de serre et que les émissions des autres véhicules diminuent fortement.

Classez les possibilités suivantes par ordre d'importance :



Pour plus de la moitié des répondants (54%) la priorité première avant d'arrêter la distribution de véhicule qui utilisent le carburant fossile est proposer une meilleure alternative. Cela se traduit par le développement des transports publics et l'apport d'une aide aux autres plateformes de mobilité.

La disponibilité de carburants alternatifs pour les moteurs traditionnels est, quant à elle, la dernière préoccupation des répondants.

Engagement citoyen

À l'instar d'autres pays de l'UE, la Belgique s'engage à atteindre la neutralité climatique d'ici 2050 afin de contrer les effets les plus graves du réchauffement climatique. Pour ce faire, nous devons passer autant que possible aux sources d'énergie renouvelables et garantir une meilleure efficacité énergétique.

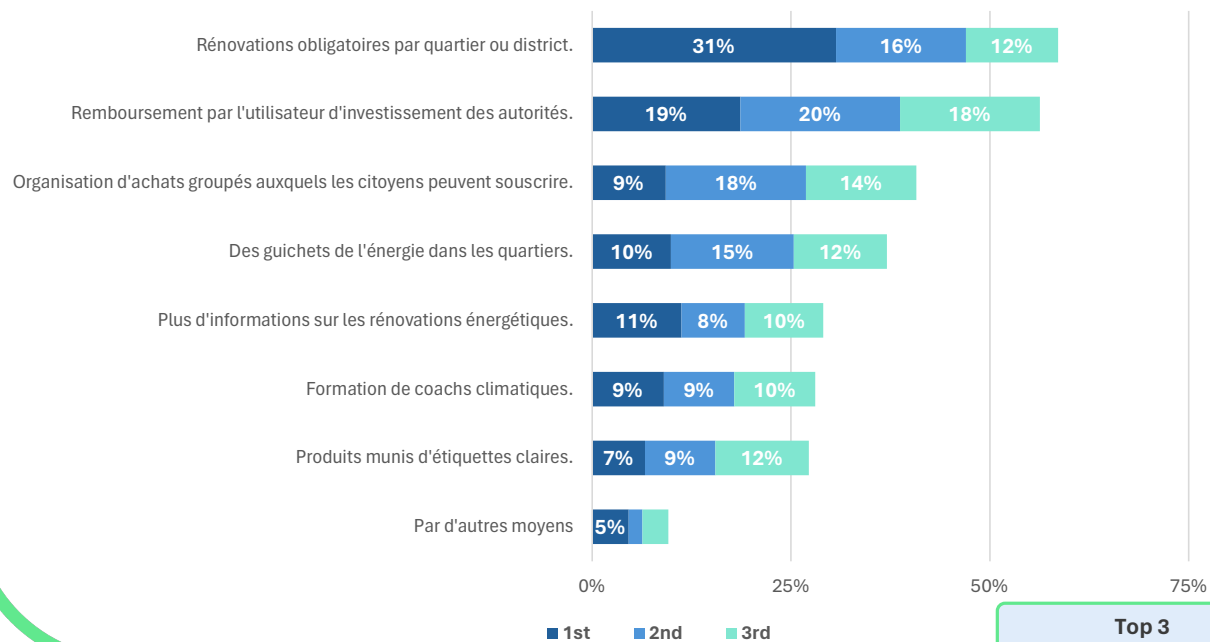
Le gouvernement fédéral a pris des mesures supplémentaires à court terme pour réduire la dépendance à l'égard des combustibles fossiles.

Comment convaincre encore plus de citoyens de faire les investissements nécessaires pour rendre leur logement, leurs achats et leur environnement plus respectueux du climat ?

- Plus d'informations sur les rénovations énergétiques et les sources d'énergie renouvelables (sur les marchés, dans les foires, dans les écoles, dans les toutes-boîtes, dans les médias sociaux, sur les radios et télévisions publiques...).
- Formation de coachs climatiques qui viennent donner des conseils gratuits à domicile sur rendez-vous
- Des guichets de l'énergie dans les quartiers, où les citoyens peuvent se rendre pour obtenir des conseils sur les possibilités techniques et les subventions pour les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique, par exemple.
- Rénovations obligatoires par quartier ou district, comme c'est le cas aux Pays-Bas (à un prix beaucoup moins élevé, parce que beaucoup de gens le font ensemble (effet d'échelle)).
- Organisation d'achats groupés auxquels les citoyens peuvent souscrire
- Les autorités financent les investissements dans les techniques d'économie d'énergie et le remboursement est effectué progressivement par l'utilisateur.
- Produits munis d'étiquettes claires, telles que l'étiquette énergétique ou l'indice de réparabilité
- Par d'autres moyens

Engagement citoyen

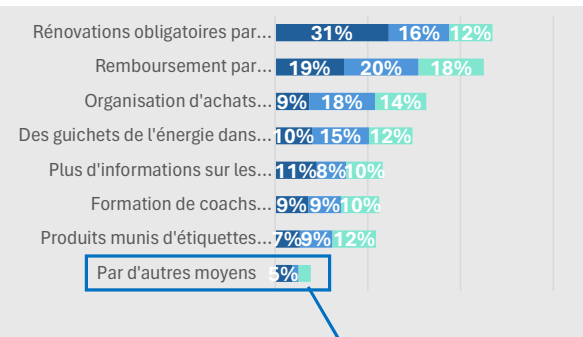
Comment convaincre encore plus de citoyens de faire les investissements nécessaires pour rendre leur logement, leurs achats et leur environnement plus respectueux du climat ?



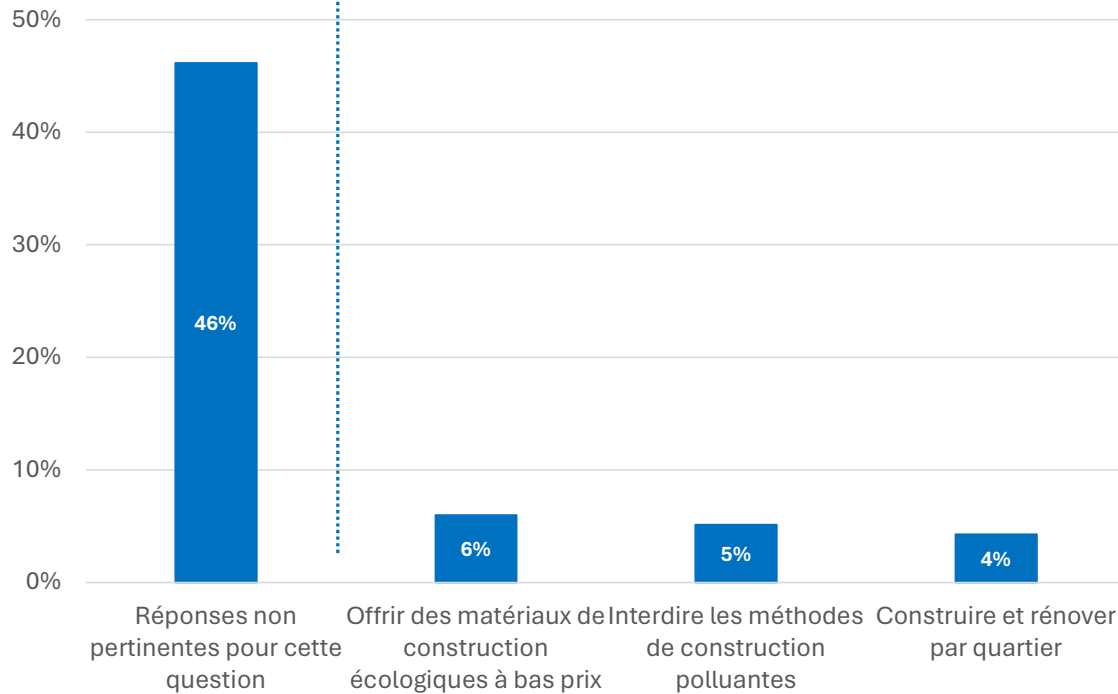
Les démarches où les autorités prennent l'actions en main (ou la rendent obligatoire) sont favorisées à celles où les outils sont mis à disposition des citoyens.

Engagement citoyen

Quels sont les autres moyens de convaincre encore plus de citoyens de faire les investissements nécessaires pour rendre leur logement, leurs achats et leur environnement plus respectueux de l'environnement ?



N=117



Près de la moitié des "autres moyens" mentionnés se sont avérés non pertinents, c'est-à-dire qu'ils n'ont pas répondu à la question (par exemple, l'introduction d'une taxe sur la fortune, une taxe sur les combustibles fossiles, la promotion de la conservation de la nature,...).

En outre, **une large variété d'autres options** ont été proposées. Les moyens les plus souvent cités sont : offrir à bas prix des matériaux de construction écologiques (6 %), interdire les méthodes de construction polluantes (5 %), mais aussi construire et rénover par quartier (4 %).

Sécurité énergétique

L'Europe et la Belgique sont fortement dépendantes du reste du monde pour leur énergie.

Plus nous utilisons d'énergies renouvelables, moins nous sommes dépendants des autres pays.

Dans le même temps, la demande d'électricité est plus forte que jamais, en raison du passage à l'énergie électrique dans l'industrie, la mobilité et le chauffage. La recharge simultanée de millions d'appareils électriques peut mettre en péril la stabilité du réseau électrique et n'est pas du tout efficiente. Il est donc important d'étaler un peu la consommation d'énergie.

Les ménages et les entreprises peuvent bénéficier de tarifs inférieurs s'ils consomment de l'électricité pendant les périodes où la production d'énergie renouvelable est importante. Pour cela, ils doivent déplacer leur consommation d'énergie à ces moments-là. Cela permettra d'atténuer les pics de consommation et de mieux gérer la production variable d'énergie renouvelable.

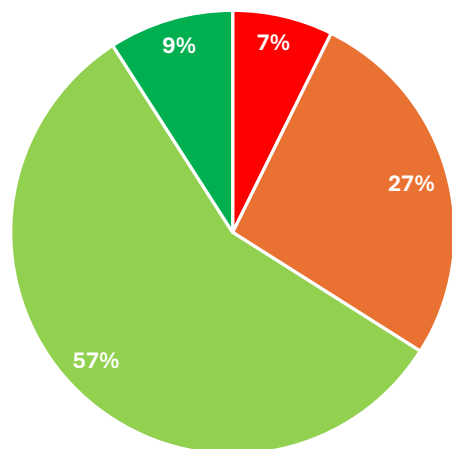
Quelle importance accordez-vous au fait d'avoir toujours de l'électricité, même si cela augmente votre facture d'électricité ?

- Très important, je ne pourrais pas me passer d'électricité une seconde et je suis prêt à payer un supplément pour cela.
- Important, je n'accepterais de consommer moins d'électricité que dans des cas très exceptionnels
- Pas très important, je suis donc prêt à retarder ma consommation de temps en temps, par exemple en décalant le moment où j'utilise mes appareils électriques. Dans ce cas, je veux bénéficier d'un tarif plus avantageux.
- Pas du tout important. Si cela signifie que l'électricité est moins chère, j'accepte qu'il y ait parfois des coupures d'approvisionnement.

Sécurité énergétique

Les ménages et les entreprises peuvent bénéficier de tarifs inférieurs s'ils consomment de l'électricité pendant les périodes où la production d'énergie renouvelable est importante. Pour cela, ils doivent déplacer leur consommation d'énergie à ces moments-là.

Quelle importance accordez-vous au fait d'avoir toujours de l'électricité, même si cela augmente votre facture d'électricité ?



- Très important, je ne pourrais pas me passer d'électricité une seconde et je suis prêt à payer un supplément pour cela.
- Important, je n'accepterais de consommer moins d'électricité que dans des cas très exceptionnels
- Pas très important, je suis donc prêt à retarder ma consommation de temps en temps. Dans ce cas, je veux bénéficier d'un tarif plus avantageux.
- Pas du tout important. Si cela signifie que l'électricité est moins chère, j'accepte qu'il y ait parfois des coupures d'approvisionnement.

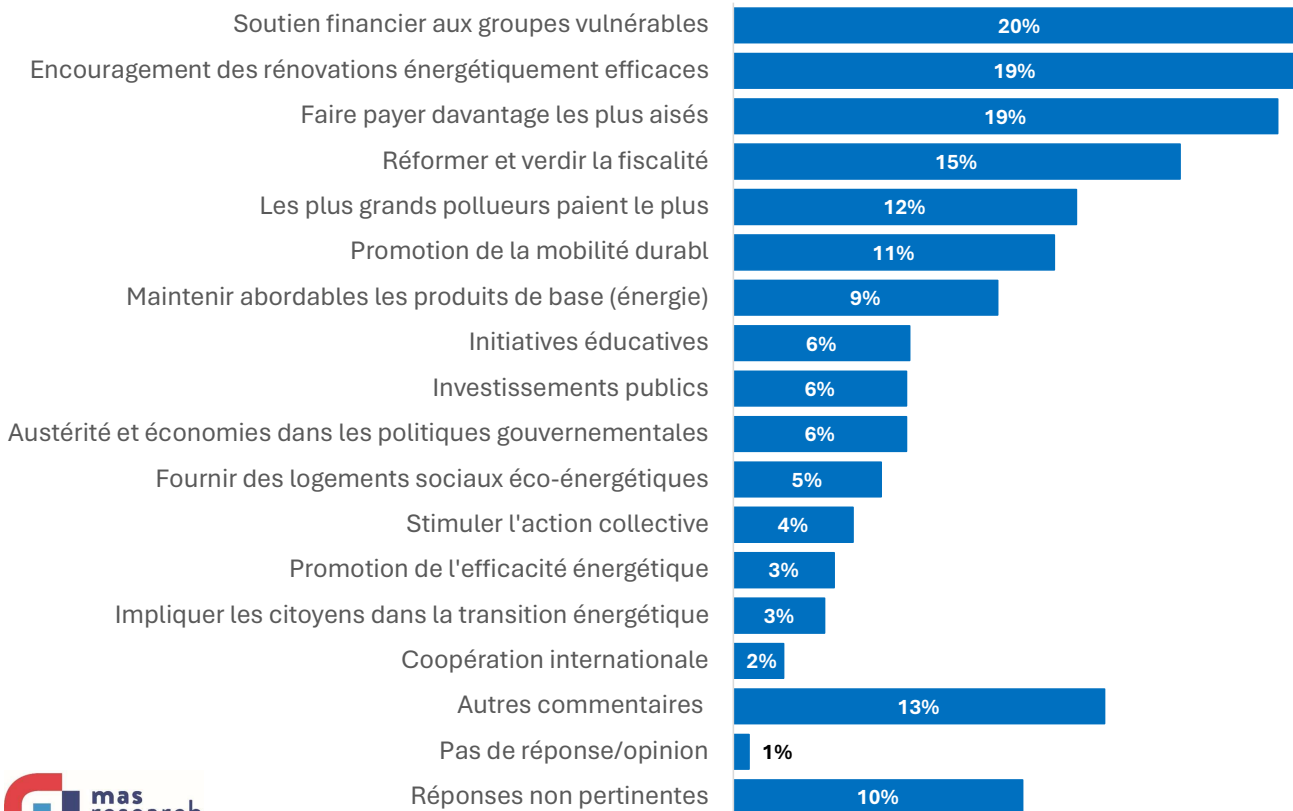
Pour 34% des répondants, se passer temporairement d'électricité en dehors de conditions exceptionnelles n'est pas une option.

Plus de la moitié se disent prêt à faire l'effort, mais s'attendent alors à avoir des avantages tarifaires en contrepartie.

Transition juste

Quelles mesures les autorités fédérales peuvent-elles prendre pour s'assurer que la transition énergétique soit abordable pour toutes les couches de la population ?

N = 926 (tous les répondants qui ont répondu à cette question)



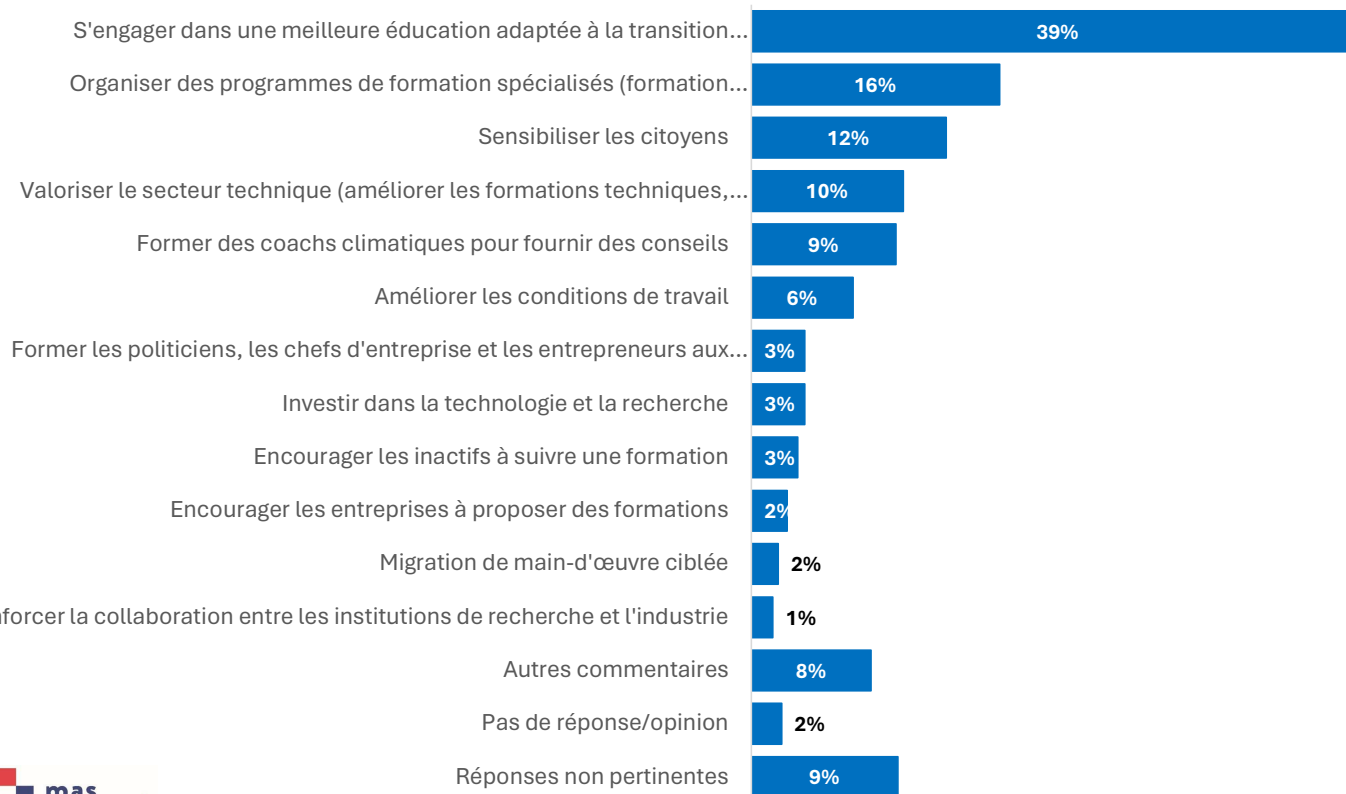
Payer en fonction de ses moyens et de **sa contribution à la pollution** semble être de bonnes mesures pour rendre la transition énergétique abordable, notamment en soutenant financièrement les **personnes des groupes vulnérables**, en faisant payer davantage les plus aisés de la société et les plus grands pollueurs.

Mais aussi la promotion des **rénovations énergétiquement** efficaces est mise en avant (une vie abordable à long terme) ainsi que la **mobilité durable**.

Transition juste (2): formation

Quelles mesures les autorités fédérales peuvent-elles prendre pour s'assurer qu'il y a suffisamment de personnes possédant les connaissances et les compétences nécessaires pour rendre cette transition techniquement possible ?

N = 885 (tous les répondants qui ont répondu à cette question)



L'approche semble être double .

D'une part, **l'éducation adaptée** est une composante cruciale (organiser des formations spécialisées, intégrer les questions climatiques dans l'éducation, etc.), d'autre part, il est également nécessaire de sensibiliser et de **former les acteurs** du marché du travail et **les décideurs politiques** (valoriser les profils techniques, proposer des formations complémentaires, encourager la formation tout au long de la vie, proposer des formations en entreprise, etc.).

Pauvreté énergétique

Les autorités fédérales ont fait de la lutte contre la pauvreté énergétique une priorité absolue. Un tarif social existe pour l'électricité et le gaz naturel depuis 2004. Pendant la crise énergétique, un certain nombre de mesures ont été renforcées et étendues pour aider les citoyens et les entreprises à faire face à leurs factures d'énergie élevées.

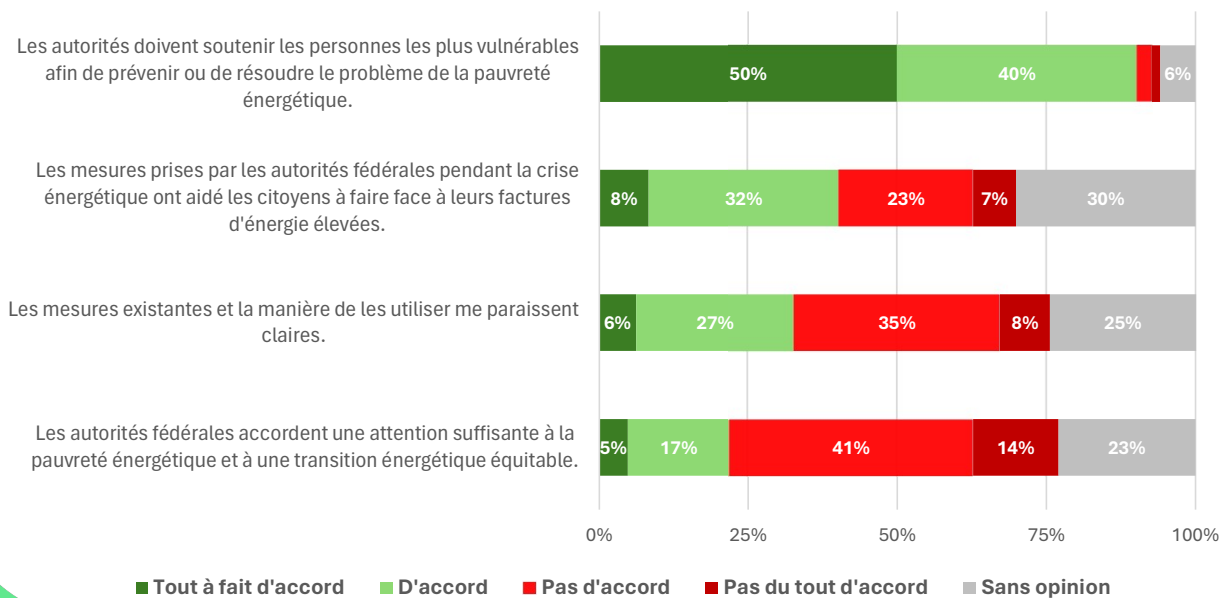
Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes ?

- Les autorités doivent soutenir les personnes les plus vulnérables afin de prévenir ou de résoudre le problème de la pauvreté énergétique.
- Les mesures prises par les autorités fédérales pendant la crise énergétique ont aidé (suffisamment) les citoyens à faire face à leurs factures d'énergie élevées.
- Les mesures existantes et la manière de les utiliser me paraissent claires.
- Les autorités fédérales accordent une attention suffisante à la pauvreté énergétique et à une transition énergétique équitable.

Pauvreté énergétique

Les autorités fédérales ont fait de la lutte contre la pauvreté énergétique une priorité absolue. Un tarif social existe pour l'électricité et le gaz naturel depuis 2004.

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes ?



Il est impératif que les autorités soutiennent les personnes plus vulnérables pendant la transition énergétique. Les démarches actuelles ne sont pas suffisantes aux yeux de la majorité.

Les répondants sont partagés sur l'efficacité des mesures prises pendant la crise et sur la clarté des mesures actuellement existantes.

L'hydrogène

L'hydrogène (H₂) peut être produit à partir de la fission de l'eau (H₂O) ou du gaz naturel (CH₄). Vous pouvez le brûler sans émettre de CO₂ ou d'autres gaz à effet de serre. L'hydrogène peut donc être utilisé comme combustible sans carbone - par exemple, dans les processus industriels à haute température – ou comme stockage d'électricité.

Dans certains cas, le passage à l'électricité n'est pas économiquement ou techniquement possible. La stratégie fédérale sur l'hydrogène vise à rendre des secteurs tels que l'industrie et le transport de marchandises lourdes neutres sur le plan climatique. Pour y parvenir, elle recommande d'utiliser l'hydrogène vert.

Le gouvernement fédéral veut faire de la Belgique un centre d'importation et de transit de l'hydrogène vert en Europe.

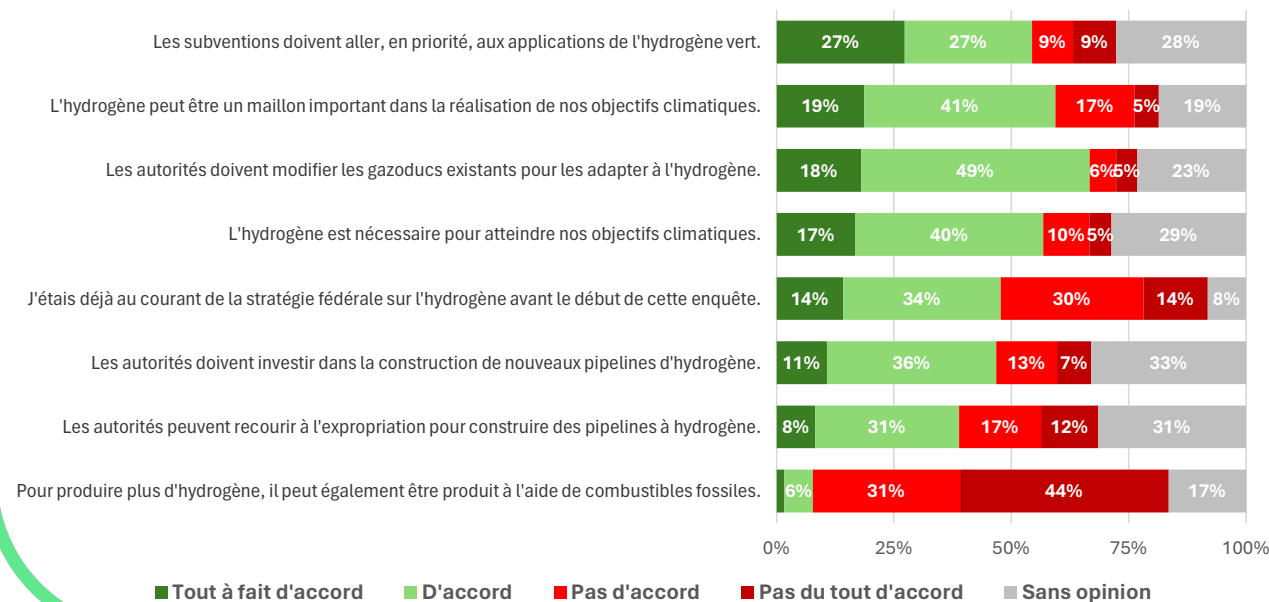
Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes ?

- Les subventions doivent aller, en priorité, aux applications de l'hydrogène vert.
- Il est clair pour moi que l'hydrogène peut être un maillon important dans la réalisation de nos objectifs climatiques.
- Les autorités doivent, le cas échéant, modifier les gazoducs existants pour les adapter au transport de l'hydrogène.
- L'hydrogène est nécessaire pour atteindre nos objectifs climatiques.
- J'étais déjà au courant de la stratégie fédérale sur l'hydrogène avant le début de cette enquête.
- Les autorités doivent investir dans la construction de nouveaux pipelines d'hydrogène afin de garantir la sécurité de l'approvisionnement pour la Belgique et les pays voisins.
- Si nécessaire, les autorités peuvent recourir à l'expropriation pour construire de nouveaux pipelines à hydrogène.
- Pour produire plus d'hydrogène plus facilement, l'hydrogène peut également être produit à l'aide de combustibles fossiles.

L'hydrogène

L'hydrogène peut donc être utilisé comme combustible sans carbone - par exemple, dans les processus industriels à haute température – ou comme stockage d'électricité.

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes ?



La quasi-totalité des répondants sont contre l'utilisation d'énergie fossile pour produire de l'hydrogène.

Pour le reste des affirmations concernant l'hydrogène, les réponses sont assez positives.

Une partie non-négligeable des répondants ont préférés ne pas se prononcer sur ce thème. Cela est possiblement dû au fait qu'ils ne se sentaient pas assez tenus au courant.

Gouvernance

Le changement climatique est un défi qui touche tous les domaines politiques et nécessite donc une action ambitieuse à tous les niveaux de gouvernement.

En Belgique, la politique énergétique et climatique est une responsabilité partagée entre le gouvernement fédéral et les régions. Cependant, l'absence de coopération efficace entre ces niveaux est souvent citée par les experts comme un frein majeur pour la politique climatique belge.

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec l'affirmation suivante ?

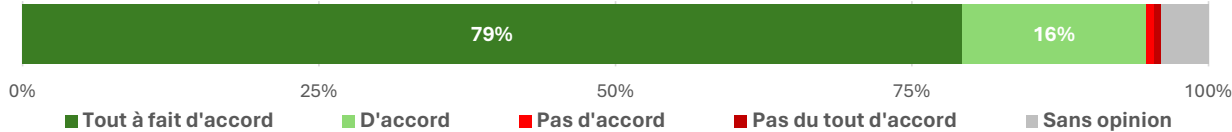
- La coopération entre les régions et le gouvernement fédéral peut être améliorée dans le domaine du climat et de l'énergie.

Le gouvernement fédéral devrait impliquer autant que possible les citoyens dans ses choix politiques en matière de climat et d'énergie. Pour ce faire, il peut organiser :

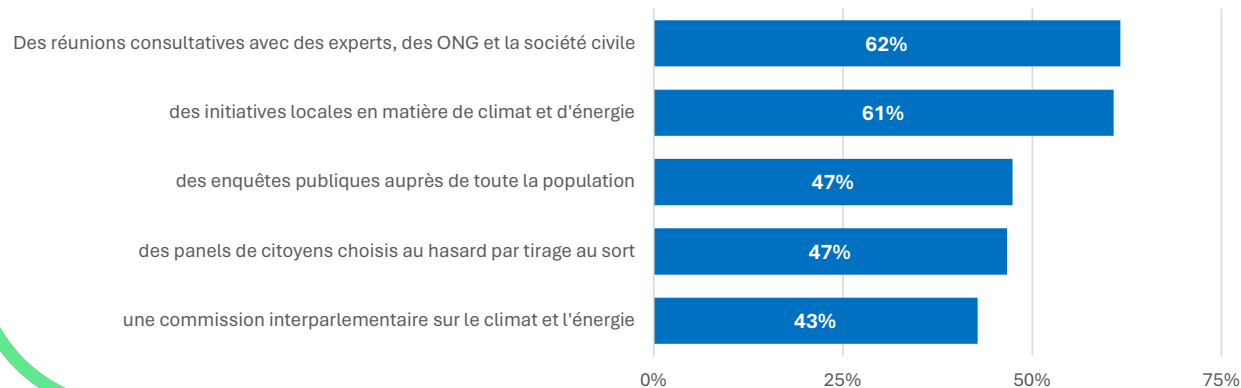
- des 'Tables sur le Climat' : des réunions consultatives avec des experts (universitaires), des ONG et la société civile
- des initiatives locales en matière de climat et d'énergie
- des enquêtes publiques auprès de toute la population
- des panels de citoyens. Les citoyens sont choisis au hasard par tirage au sort
- une commission interparlementaire sur le climat et l'énergie dans laquelle les représentants du peuple définiraient des politiques à long terme pour l'ensemble des groupes politiques

Gouvernance

La coopération entre les régions et le gouvernement fédéral peut être améliorée dans le domaine du climat et de l'énergie.



Le gouvernement fédéral devrait impliquer autant que possible les citoyens dans ses choix politiques en matière de climat et d'énergie. Pour ce faire, il peut organiser :



Les répondants sont en grande majorité d'accord avec le fait que les régions et le fédéral pourraient améliorer leur coopération sur le sujet du climat et de l'énergie.

Pour ce qui est de l'implication des citoyens dans ces décisions politiques, il y a une préférence pour la consultation d'experts plutôt que la consultation du grand public.

43% pensent qu'une commission interparlementaire pour soutenir des politiques à long terme serait bien, mais **la majorité (61%)** est plus intéressée par des initiatives locales.

Gouvernance fédérale

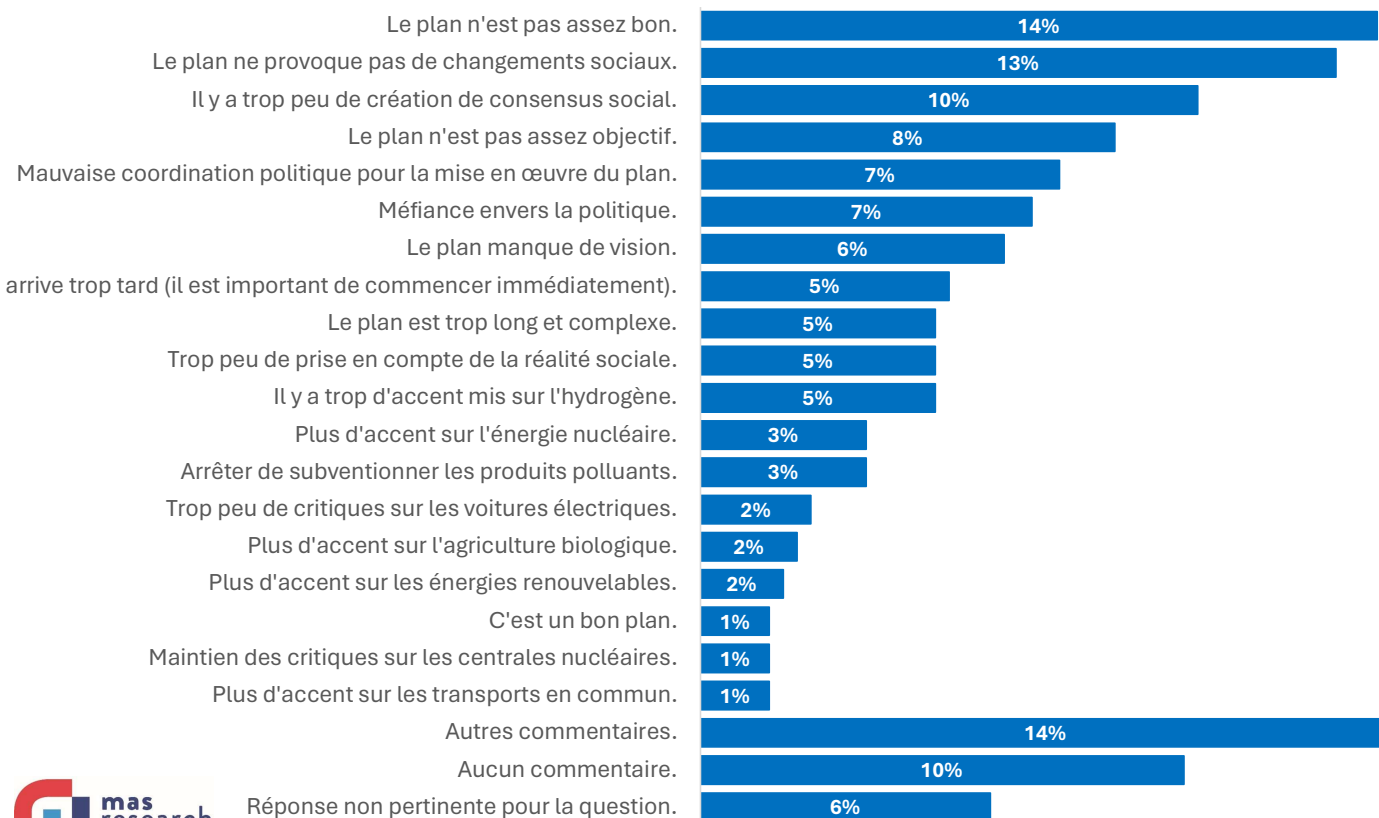
Avez-vous des commentaires à formuler sur le plan fédéral énergie-climat (PFEC) ?

N = 359 (tous les répondants qui ont répondu à cette question)

Les commentaires sur le Plan fédéral Énergie-Climat (PFEC) étaient très critiques et négatifs. Ainsi, le plan est qualifié de "trop peu, trop tard". Le plan n'est pas jugé **assez bon** et doit entraîner davantage de changements sociétaux.

Il est également noté que le plan a besoin du soutien des citoyens. En effet, un commentaire sur dix porte sur le manque d'efforts pour créer **un consensus social**.

Seulement 1% des commentaires sont positifs à propos du plan.



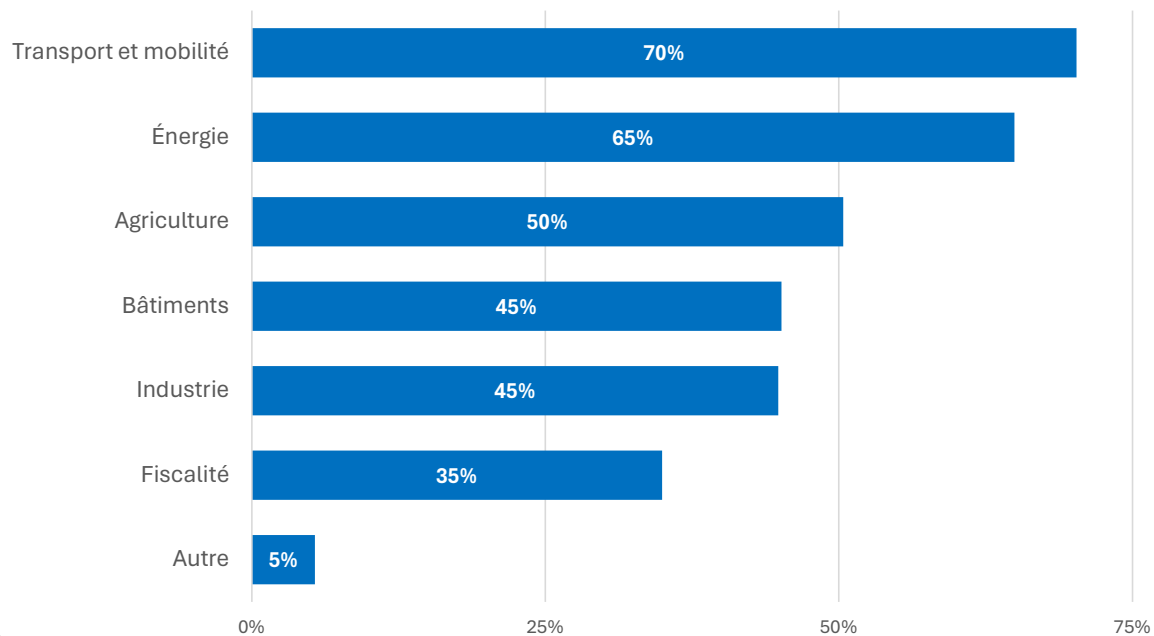
Questions interfédérales (1)

Quels sont les secteurs auxquels vous accordez le plus d'importance dans le Plan national Énergie-Climat (PNEC) ?

- Fiscalité
- Transport et mobilité
- Bâtiments
- Agriculture
- Industrie
- Énergie
- Autre

Questions interfédérales (1)

Quels sont les secteurs auxquels vous accordez le plus d'importance dans le Plan national Énergie-Climat (PNEC) ?



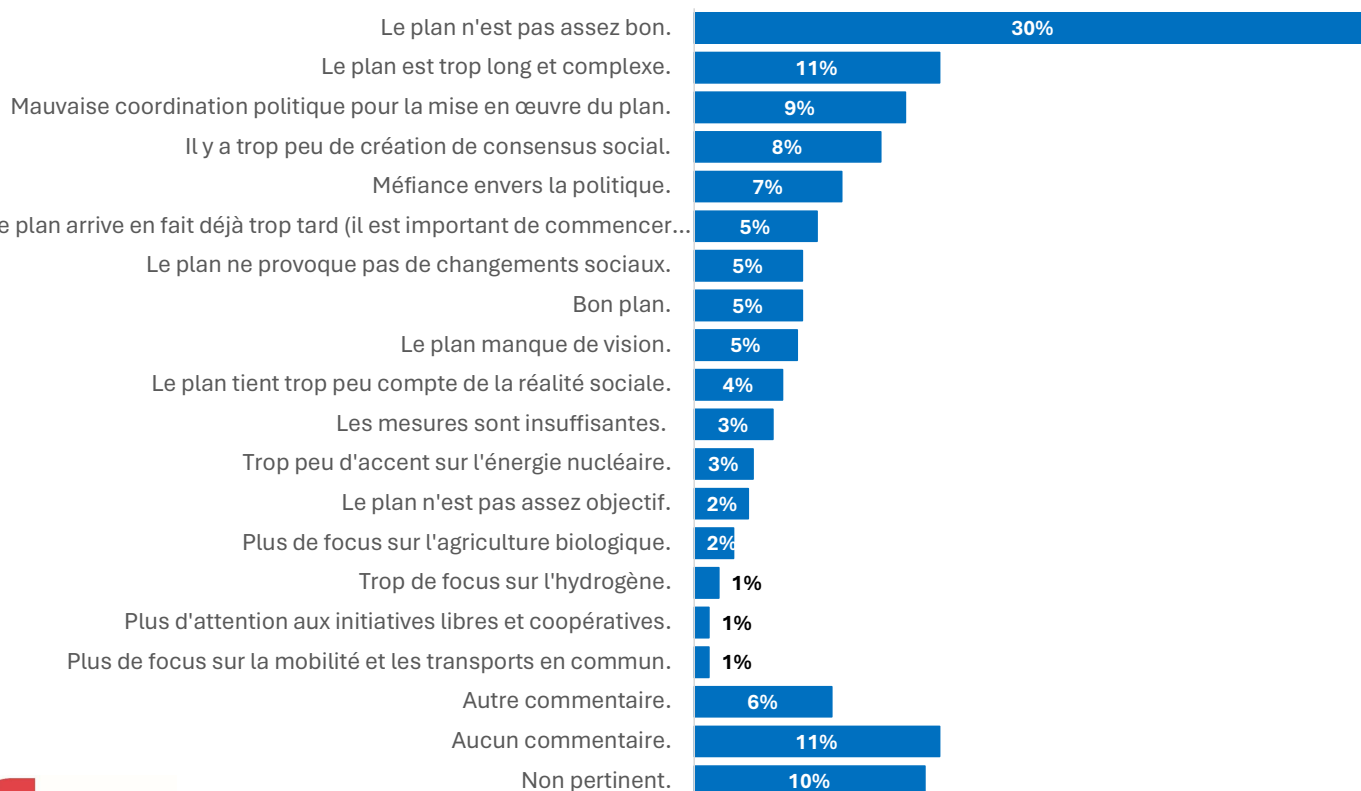
Pour respectivement 70% et 65% des répondants, les secteurs du Transport & mobilité et de l'Énergie sont les plus importants pour le PNEC.

La moitié d'entre eux estiment également que l'agriculture est importante, malgré le fait que ce secteur n'a pas été discuté dans ce questionnaire.

Questions interfédérales (2): remarques PNEC

De manière générale, comment évaluez-vous le PNEC mis à jour de la Belgique ? Avez-vous des commentaires à formuler sur le Plan National Énergie-Climat en général et sur sa réalisation ?

N = 458 (tous les répondants qui ont répondu à cette question)



Ici aussi, la plupart des commentaires sont négatifs. Pas moins de 30% se plaignent du **manque d'ambition** du NEKP. Le fait que le plan soit très complexe et long, selon 11% des commentaires, ne contribue pas à améliorer la situation.

Des réserves critiques sont également émises concernant la mise en œuvre du plan. Ainsi, 9% des commentaires expriment la crainte d'une **mauvaise coordination politique** lors de la mise en œuvre du plan.

Le plan national peut compter sur un peu plus de commentaires positifs, soit 5% contre 1% pour le plan fédéral.