

LES CONTROVERSES CLIMATIQUES EN BELGIQUE : UNE ANALYSE DE DISCOURS

Dr FREDERIK DE ROECK

Dr MARINE LUGEN

PROF. Dr THOMAS BLOCK

RAPPORT D'ÉTUDE ÉTABLI PAR LE CENTRUM VOOR DUURZAME ONTWIKKELING (CDO-UGENT)
ET LE CENTRE D'ÉTUDES DU DÉVELOPPEMENT DURABLE (CEDD-ULB)
À LA DEMANDE DE LA FONDATION ROI BAUDOIN

COLOPHON

Titre Les controverses climatiques en Belgique : une analyse de discours

Deze publicatie bestaat ook in het Nederlands onder de titel:
Duurzaamheidscontroverses in België: een discoursanalyse

Une publication de la Fondation Roi Baudouin
Rue Brederode 21
1000 Bruxelles

Auteur-es Frederik De Roeck et Thomas Block,
Centrum voor Duurzame Ontwikkeling (CDO-UGent)

Marine Lugen, Centre d'Études du Développement durable (CEDD-ULB)

**Coordination
par la Fondation
Roi Baudouin** Gerrit Rauws, Anneke Ernon, Marie-Catherine Michaux, Pascale Prête

Maquette Kaligram

Illustrations iStock.com sauf : p. 14 © OUP Oxford, p. 16 *COP21 participants* cc-by-2.0,
p. 28 iStock.com © thehague, p. 53 © vegetik.org, p. 84 cc-EmDee

Cette publication peut être téléchargée gratuitement depuis notre site internet www.kbs-frb.be

Dépôt légal D/2848/2021/11

Référence 3788

Octobre 2021

TABLE DES MATIÈRES

Colophon	2
Résumé	4
Executive summary	6
Avant-propos	8
Introduction	10
Cadre théorique	12
Collecte et analyse des données	18
1. Controverse n° 1: Est-il encore raisonnable de prendre souvent l'avion ?	22
1.1 Introduction	23
1.2 Croissance équilibrée	24
1.3 Tourisme durable	28
1.4 Mobilité équitable	32
1.5 Réflexions	37
2. Controverse n° 2: Allons-nous continuer à manger de la viande ?	40
2.1 Introduction	41
2.2 Bien de chez nous	42
2.3 Végéto-pragmatique	49
2.4 'Agro-écologique'	54
2.5 Réflexions	58
3. Controverse n° 3: L'hydrogène est-il la clé d'un avenir durable ?	60
3.1 Introduction	61
3.2 Économie de l'hydrogène	62
3.3 Complémentarité	68
3.4 Hydrogen Hype	74
3.5 Réflexions	79
Conclusions générales	82
Du statu quo aux discours transformatifs	82
Discours et maintien du statu quo	84
Suggestions d'initiatives	88
Notes	90

RÉSUMÉ

Ces dernières années, le changement climatique a conduit le monde politique à définir de nouveaux et importants objectifs, et ce, à différents niveaux. L'accord de Paris sur le climat, par exemple, a permis d'ancrer à l'échelon international l'objectif de limiter le réchauffement climatique à 1,5 degré. Plus récemment, le Pacte vert pour l'Europe a mis l'Union européenne sur la voie de la neutralité carbone à l'horizon 2050.

Ces objectifs placent à peu près tous les secteurs de la société face à un immense défi : nous ne pouvons plus rester dans une situation de *business as usual* et nous nous retrouvons à présent dans une situation d'incertitude partagée. Cette incertitude porte, entre autres choses, sur la forme que doit prendre la transition vers la neutralité climatique, sur les mesures (de politique) les plus appropriées à cet égard, sur les technologies les plus prometteuses et sur l'ampleur de la transformation sociétale qu'implique cette transition. Ces situations d'incertitude partagée donnent lieu à différentes manières de concevoir le processus de transition. Elles peuvent être considérées comme des **controverses climatiques**, et sont foncièrement politiques. Portées sur la place publique, ces controverses suscitent un débat dans lequel les acteurs adoptent des positions variées. Dans ce type de positionnements, les faits technico-scientifiques (p. ex. les chiffres avancés, les technologies jugées prometteuses) s'entremêlent avec des conceptions politico-normatives (p. ex. à quoi devrait ressembler une société carboneutre, quelles valeurs sont au premier plan dans cette vision ?).

Dans la présente étude, nous abordons, par l'**analyse de discours**, trois controverses climatiques actuelles en Belgique : la controverse sur l'avion (est-il encore raisonnable de prendre souvent l'avion ?), la controverse autour de la consommation et de la production de viande (allons-nous continuer à manger de la viande ?) et la controverse émergente sur la question de savoir si l'hydrogène est la clé de la transition vers une économie climatiquement neutre. Pratiquement, nous considérons un discours comme un ensemble de lignes narratives (quel est le problème ? Quelles sont les solutions envisageables ?), une vision du monde (selon quel cadrage la réalité est-elle appréhendée ? Quels principes normatifs et valeurs retrouve-t-on ?), une distribution des rôles (qui est perçu comme partie du problème, qui comme partie de la solution ?) et des métaphores. Ces discours construisent une certaine réalité autour des controverses climatiques et peuvent – s'ils ont du succès – être largement partagés par divers acteurs de la société, voire

donner lieu à de nouveaux cadres politiques et à des mesures concrètes et même servir de base à des institutions politiques. Dans la présente étude, nous considérons donc tout discours à la fois comme une forme de texte/langage et comme une pratique sociale : non seulement il décrit la réalité, mais il la modèle.

Notre étude se fonde sur l'analyse de 679 sources textuelles et 14 interviews au total, en néerlandais et en français. En ce qui concerne les sources textuelles, ce rapport se base essentiellement sur des articles de journaux et de médias en ligne. Ce corpus de données a été élargi selon une méthode « boule de neige », c'est-à-dire avec des sources provenant notamment de partis politiques, de pouvoirs publics, d'entreprises privées et de fédérations sectorielles, d'ONG, de blogs et de livres. Cette analyse a conduit aux résultats suivants.

Dans la **controverse sur l'avion**, nous distinguons le discours de la Croissance équilibrée, le discours du Tourisme durable et le discours de la Mobilité équitable. Le discours de la Croissance équilibrée s'appuie sur un scénario de croissance apparemment inéluctable dans le secteur aérien. Le principal défi, selon ce discours, est de satisfaire d'une manière durable la demande en constante augmentation du consommateur. Pour y parvenir, on mise principalement sur la responsabilité sociale de l'entreprise et l'innovation technologique. Le discours du Tourisme durable s'articule autour des nombreuses conséquences négatives de la démocratisation de l'avion : impact néfaste sur le climat et l'environnement, dislocation des communautés locales. Le tourisme peut toutefois, pour peu que les consommateurs adoptent de nouvelles habitudes de voyage – respect, lenteur, conscience et durabilité – devenir un moteur de développement durable, tant en Occident que dans le Sud. Le discours de la Mobilité équitable, enfin, part de l'idée qu'une croissance supplémentaire du secteur aérien est intenable. Notre mode de vie hypermobile est inconciliable avec les objectifs climatiques et est fondamentalement inéquitable. Les acteurs publics doivent prendre l'initiative d'élaborer un scénario de décroissance pour ce secteur et revaloriser les formes de transport plus durables. Les consommateurs peuvent par ailleurs, en suivant les principes du *slow travel*, découvrir un nouveau type de voyages et une nouvelle forme de liberté.

Nous identifions également trois discours dans la **controverse sur la production et la consommation de viande** : le discours du Bien de chez nous, le discours Végéto-pragmatique et le discours Agro-écologique. Le discours du Bien de chez nous décrit l'élevage animal en Belgique comme durable et circulaire, de sorte qu'il minimise d'une part les efforts qui resteraient à fournir par le secteur et qu'il encourage d'autre part une consommation de viande locale, qualifiée de durable, saine, authentique et de qualité. Selon ce discours, la critique de l'élevage est faussée par des biais idéologiques, elle porte préjudice aux paysans et elle porte atteinte à notre liberté individuelle. Le discours Végéto-pragmatique se fonde sur l'impact négatif de la production animale sur le bien-être animal, l'environnement, le climat et la santé. Il postule, principalement pour le premier motif cité, un avenir entièrement végétal. Il préconise pour y parvenir de stimuler une interaction positive entre offre et demande sur le marché et d'encourager l'innovation technologique. Le troisième et dernier discours, le discours Agro-écologique, met particulièrement l'accent sur l'hécatombe sociale causée parmi les agriculteurs par la logique de croissance actuelle et sur l'impact néfaste de l'agriculture et de l'élevage intensifs sur le climat, l'homme et l'environnement, tant ici que dans le Sud. L'agro-écologie professe une vision holistique de la transition agricole qui, outre qu'elle plaide pour une agriculture biologique en harmonie avec la nature, a aussi des répercussions sociopolitiques et scientifiques.

Dans la **controverse émergente sur l'hydrogène**, nous avons trouvé des éléments permettant d'identifier un discours de l'Économie de l'hydrogène, un discours de la Complémentarité et un discours de l'Hydrogen Hype. Pour les tenants du discours de l'Économie de l'hydrogène, cette technologie est essentielle pour garantir un système énergétique flexible et la durabilisation des transports et de l'industrie. Après une phase de transition basée sur l'hydrogène bleu, nous devons évoluer vers une production d'hydrogène à 100 % vert qui formera – avec le stockage du carbone – la colonne vertébrale de notre économie durable. En outre, le déploiement de la technologie de l'hydrogène est également crucial d'un point de vue économique. Pour le discours de la Complémentarité, les défis sont à peu près les mêmes que pour le discours de l'Économie de l'hydrogène. Néanmoins, l'applicabilité de l'hydrogène dans la transition vers la neutralité carbone est considérée comme beaucoup plus limitée et seulement « complémentaire » à l'électrification directe. Ce discours souligne en outre l'importance d'un pilotage politique au moyen d'un cadre pour la transition élaboré de façon démocratique. Le discours de l'Hydrogen Hype, enfin, pose un regard critique sur la popularité actuelle dont jouit l'hydrogène, dans laquelle il voit une manœuvre de diversion de l'industrie fossile

pour freiner une véritable action en faveur du climat. S'il réserve un (très) petit rôle à l'hydrogène dans une économie carboneutre, il défend surtout la nécessité de poser des conditions politiques strictes à son développement. Une place explicite doit notamment être réservée à la justice sociale (aux niveaux tant national qu'international) et un pare-feu mis en place entre acteurs industriels et décideurs politiques.

En résumé, on peut dire qu'on trouve, pour chaque controverse, un discours pro-statut quo, un discours réformiste et un discours transformatif. Nous observons également diverses dynamiques générales, présentes dans l'ensemble des discours et de leurs lignes narratives, qui reproduisent et donc pérennisent la situation de *business as usual*. Sur la base de la typologie de Lamb *et al.*, nous distinguons ici des stratégies de capitulation, des stratégies de rejet de responsabilité, des stratégies favorisant les solutions non-transformatives et des stratégies insistant sur les inconvénients des actions climatiques. En guise de conclusion, nous soutenons que certaines de ces stratégies minimisent le caractère « ouvert » de la discussion politique au sein de chacune de ces controverses, voire tentent de les dépolitiser complètement. Il est donc important de veiller à ce que le débat sur les controverses climatiques porte « sur le fond » et ne soit pas limité à l'avance par l'énonciation de lignes narratives qui présentent les choses comme immuables ou inévitables.

Par ailleurs, cette analyse montre aussi clairement que des discours qui semblent radicalement opposés dans leurs lignes narratives peuvent avoir des points communs normatifs par des visions du monde similaires. Dans la dernière section, nous suggérons dès lors plusieurs expériences dans lesquelles on pourrait se fonder sur cette analyse de discours pour éviter les blocages et encourager une communication reliante.

EXECUTIVE SUMMARY

The climate challenge has led to important new policy goals at different levels in recent years: the Paris Climate Agreement, for example, has internationally anchored the goal of limiting climate warming to 1.5 degrees. More recently, the European Green Deal has put the European Union on a path towards carbon neutrality by 2050.

These objectives pose a major challenge to just about every area of society: instead of continuing with business as usual, we are entering a situation of shared uncertainty. This uncertainty relates, among other things, to how the transition to climate neutrality should be fleshed out, which (policy) measures are best pursued in this context, which technologies are most promising, and how far this transition should go in transforming society. These situations of shared uncertainty give rise to different visions on the course of the transition. They can be seen as **sustainability controversies**, and are fundamentally political. Such controversies lead to societal debate, in which actors take up different positions. In such positions, technical-scientific facts (e.g. which figures are referred to, which technologies are considered promising) are interwoven with political-normative views (e.g. what should a carbon-neutral society look like, which values are put forward as important within this vision?).

In this study, we provide insight into three current sustainability controversies in Belgium by means of a **discourse analysis**: the controversy surrounding aviation (is flying still OK?), the controversy surrounding meat consumption and production (meat or no meat?) and the emerging controversy surrounding the question whether hydrogen is the key in the transition to a climate-neutral economy. In concrete terms, we consider a discourse to be a set of narratives (what is the problem? What solutions are considered possible?), world views (through which lens do we look at reality? Which normative assumptions and values recur?), role divisions (who is seen as part of the problem, who as part of the solution?) and metaphors. These discourses create a certain reality with regard to sustainability controversies and can – if successful – be widely shared by different actors in society and even give rise to new policy frameworks, concrete policy measures and form the basis for political institutions. In this research, we therefore consider a discourse to be both a form of text/language and a social practice: it not only describes reality, but also shapes it.

Our research is based on an analysis of a total of 679 Dutch- and French-language text sources and 14 interviews. In terms of text sources, this report draws primarily on articles in newspapers and online media outlets. Using a snowball method, this dataset was further expanded with sources from, amongst others, political parties, governments, private companies and sector federations, NGOs, blogs and books. This analysis led to the following results:

In the **aviation controversy**, we distinguish the ‘Balanced Growth’-discourse, the ‘Sustainable Tourism’-discourse and the ‘Just Mobility’-discourse, respectively. The ‘Balanced Growth’-discourse assumes a seemingly inevitable growth scenario for the aviation sector. The central challenge in this discourse is to meet the ever-growing demand of consumers in a sustainable way. To this end, it is mainly focused on socially responsible entrepreneurship and technological innovation. Secondly, the ‘Sustainable Tourism’-discourse starts from the many negative aspects resulting from the democratisation of air travel: negative impact on climate and environment, and disruption of local communities. However, through a new kind of consumer travel behaviour – respectful, slow, conscious and sustainable – tourism can become an engine for sustainable development, both in the West and in the Global South. Finally, the ‘Just Mobility’-discourse starts from the unsustainability of further growth of the aviation sector. Our hypermobility-lifestyle is not compatible with climate objectives and is fundamentally unjust. Public actors must take the lead in developing a degrowth scenario for the aviation sector, and must upgrade more sustainable forms of transport. Consumers can also discover a new kind of travel and a new kind of freedom through the application of slow travel principles.

In the **controversy surrounding meat production and consumption**, we also identify three discourses: the ‘Lekker Van Bij Ons’-discourse, the ‘Pragmatisch Plantaardig’-discourse and the Agro-ecological discourse. Firstly, the ‘Lekker Van Bij Ons’-discourse describes Belgian livestock farming as sustainable and circular. This leads to a nuancing of sustainability efforts that still need to be made by the sector, and to a call for the consumption of local meat, which is sustainable, healthy, pure and of high quality. Criticism of livestock farming is perceived as ideologically biased, harmful for farmers and detrimental for individual freedom. Secondly, the ‘Pragmatic Plant-based’-discourse starts from the negative impact of animal production on animal welfare, the environment,

climate and health. It is mainly because of the first reason that an all-vegetable future is envisaged. This should be achieved by stimulating a positive interaction between supply and demand on the market and technological innovation. Finally, the agroecological discourse specifically emphasises the social carnage among farmers as a result of the current growth logic, and the negative impact of intensive agriculture and meat production on climate, people and the environment, both here and in the Global South. Agroecology puts forward a holistic vision of the agricultural transition, which, besides advocating organic agriculture in balance with nature, also has socio-political and scientific repercussions.

Finally, in the emerging **controversy around hydrogen**, we find evidence of a 'Hydrogen Economy'-discourse, an Additionality discourse and a 'Hydrogen Hype'-discourse. The 'Hydrogen Economy'-discourse sees hydrogen technology as essential for ensuring a flexible energy system, and for making transport and industry more sustainable. Via a transition phase based on blue hydrogen, we must evolve towards completely green hydrogen production, where the technology – in combination with carbon storage – will form the backbone of our sustainable economy. It is also crucial from an economic point of view for countries to rapidly roll out hydrogen technology. The Additionality discourse largely starts from the same challenges as the 'Hydrogen Economy'-discourse. Nevertheless, the applicability of hydrogen in the transition to carbon neutrality is seen as much more limited and only 'additional' to direct electrification. In addition, the importance of political steering by means of a democratically established transition framework is also explicitly highlighted. Finally, we identify a 'Hydrogen Hype'-discourse that problematizes the current popularity of hydrogen, labelling it as a diversionary tactic by the fossil industry to delay real climate action. Although it sees a (very) small role for hydrogen in a carbon-neutral economy, it sets very strict political conditions for its development. This includes an explicit role for social justice (both nationally and internationally), as well as the creation of a firewall between industrial players and decision-making on this matter.

To summarise, for each controversy we find a status quo discourse, a reformative discourse and a transformative discourse. In addition, we also find a number of overarching dynamics across the discourses and their respective narratives that reproduce and thus perpetuate the business as usual in each of the controversies. Based on the typology of discourses of climate delay by Lamb et al., we distinguish between surrender strategies, strategies that pass on responsibility, strategies that put forward non-transformative solutions and strategies that emphasise the disadvantages of climate action. Based on our analysis, we argue that some of these strategies minimise the 'open' character of the political discussion within each of these controversies, or even try to depoliticise them altogether. It is therefore important not to limit the debate on sustainability issues in advance by formulating narratives that present things as unchangeable or inevitable.

On the other hand, the analysis also clearly shows that discourses that may seem radically opposed at the level of narratives can nevertheless have normative overlap through similar worldviews. In the final section, therefore, we propose a number of experiments to use this discourse analysis as a starting point to avoid deadlocks and to stimulate inclusive communication.

AVANT-PROPOS

Dans la lutte contre le réchauffement climatique, les leviers du changement sont entre les mains de nombreux acteurs : scientifiques, décideurs politiques, entreprises, citoyens, ONG, journalistes, enseignants... Pour amener les citoyens à comprendre ou à agir, ces acteurs tablent sur une communication active. Les aspects abordés dans cette communication sont multiples : les faits, l'urgence, les scénarios, les défis, les choix possibles, les mesures à prendre et leurs répercussions... Mais dans quelle mesure cette communication pousse-t-elle effectivement à l'engagement et à l'action ?

La question du climat est un problème complexe et systémique (*wicked problem*). Pour que la communication en la matière soit efficace et engageante, elle doit faire plus que « *telling the science* » – un exposé scientifique – ou transmettre une grande quantité d'informations : elle doit tout autant se rattacher aux valeurs et identités des différents groupes cibles. Pour que les gens se sentent concernés par des messages ou des actions, il faut qu'ils se reconnaissent en eux.

Par quoi les individus et les communautés se sentent-ils liés ? Comment perçoivent-ils les risques du réchauffement climatique ? Comment voient-ils leurs propres capacités d'action ? Dans le cadre de son programme stratégique 2020-2024, la Fondation souhaite élaborer et fournir des connaissances sur des stratégies de communication reliant, convaincantes et inclusives.

Nous nous intéressons en particulier aux motivations, aux valeurs et à l'identité intrinsèques qui suscitent chez les individus mobilisation et action (*engagement*) ainsi qu'un sentiment d'appartenance ou de lien profond avec une thématique (*relation/identité*). Nous souhaitons également participer à l'élaboration d'une communication qui s'adresse à de larges composantes de la société et qui contribue à élargir les groupes cibles (*inclusivité*).

Au début de notre programme, cette *frame analysis* (« analyse de cadres ») cartographie l'évolution des débats, en Belgique, autour de trois controverses climatiques bien précises. Quels sont les différents « cadrages » selon lesquels la réalité est considérée dans tel ou tel débat ? Et en quoi consistent ces cadrages ? Quelles sont les convictions et les visions du monde qui les sous-tendent ? Cette étude met en évidence les différences mais aussi les points d'intersection entre différentes « tendances ».

Dans une phase suivante, nous comptons utiliser les enseignements de cette étude pour mettre au point des méthodes qui aient une force reliaante et puissent être utilisées pratiquement par les acteurs qui tiennent entre leurs mains les leviers du changement.



INTRODUCTION

INTRODUCTION

Le but du présent rapport d'étude est de cartographier quelques-unes des controverses climatiques présentes dans la société belge. Si le débat public s'est surtout concentré, par le passé, sur les discussions médiatiques et souvent polarisées opposant climatosceptiques d'une part et militants et scientifiques du climat d'autre part, on constate aujourd'hui l'émergence dans notre société de nouvelles controverses. En effet, les grandes conventions politiques, comme l'Accord de Paris sur le climat ou plus récemment le Pacte vert pour l'Europe, ont solidement ancré, à tous les niveaux de décision politique, la nécessité d'une transition climatique à marche forcée. Cela soulève cependant de toutes nouvelles questions de société quant aux implications exactes de cette transition dans divers domaines politiques. Ces débats touchent (entre autres) aux causes et effets de nos modes de consommation et de production et à leurs corrélations/aux liens entre eux, aux meilleures stratégies et mesures climatiques dans certains secteurs et à la répartition des coûts et bénéfices au sein de la société.

Ces controverses climatiques sont intrinsèquement politiques, complexes et à multiples facettes. Une mesure politique qui semble à première vue concrète et logique peut en réalité provoquer un débat de société autour de nombreuses sous-questions. Prenons un exemple fictif : l'incitation fiscale à l'achat de véhicules électriques peut sembler de prime abord une solution évidente pour réaliser la transition de notre système de transport. Pourtant, elle suscite d'entrée de jeu plusieurs questions, où s'entremêlent incertitude scientifique et controverse politique. Par exemple : quels sont les avantages et les inconvénients des voitures électriques par rapport à d'autres options (technologiques) ? Il ne s'agit pas seulement ici d'une comparaison technoscientifique entre technologies, mais aussi de considérations politiques et normatives. Les voitures électriques, par exemple, sont-elles socialement équitables, sachant qu'elles sont inabordable pour beaucoup de gens et que cette technologie dépend en outre de l'extraction de métaux rares dans des régions en développement ? Ne devrions-nous pas revoir notre système de transport et donner une plus grande place aux déplacements « lents », à pied, à vélo ou en transports en commun ?



Le lecteur attentif se rendra vite compte qu'il n'existe pas de solutions objectivement justes ou neutres à des problématiques aussi complexes, car elles mêlent étroitement des faits et des valeurs. Au contraire, le débat sur ces sujets se caractérise par la coexistence de plusieurs *discours*. Par « discours », il faut entendre ici un ensemble délimité de lignes narratives, incluant notamment une définition de la nature du problème et la gamme des actions (politiques) potentielles qui en découlent. Chaque discours met en avant certaines préoccupations bien précises, ce qui s'accompagne forcément, de façon consciente ou non, de points aveugles. Ainsi, le fait de définir le problème des émissions de CO₂ causées par les transports comme un manque d'efficacité technologique conduira à mettre l'accent sur l'innovation technologique pour réaliser la transition. A contrario, un discours définissant le même problème comme culturel et induit par des concepts tels que la croissance économique ou la consommation de masse mettra plutôt l'accent sur une approche plus transformative, réclamant des mesures systémiques. Par conséquent, il est important, pour bien comprendre le débat public sur les controverses climatiques, de cartographier les discours qui se construisent à l'intérieur de ces controverses et leurs relations mutuelles.

La présente étude n'est donc pas un sondage d'opinion visant à cerner les valeurs et les attitudes des citoyens individuels par rapport aux enjeux climatiques, mais une analyse systématique de différentes positions représentées dans le débat public. Nous nous pencherons plus spécialement, dans cette étude, sur les positionnements dans trois controverses climatiques : les voyages en avion (est-il encore raisonnable de prendre l'avion ?) ; la production et la consommation de viande (mangeons-nous de la viande ou pas ?) et l'hydrogène (l'hydrogène est-il la clé d'un avenir durable ?). Si le choix s'est porté sur ces trois controverses, c'est d'abord en raison de leur actualité, mais aussi parce qu'elles diffèrent en ce qui concerne la maturité du débat et leur relation à notre sphère de vie privée. En ce qui concerne la maturité du débat, le débat autour de la production et de la consommation de viande remonte déjà à un certain temps (des initiatives comme le « Jeudi Véggie » ont plus de dix ans), tandis que le débat sur l'hydrogène ne s'est ouvert que très récemment en Belgique. Par ailleurs, le débat sur l'hydrogène se situe plutôt dans un contexte « business » tandis que les controverses sur les voyages en avion et la production/consommation de viande concernent plus directement les comportements individuels.

Le rapport est subdivisé comme suit : dans le premier chapitre, nous esquissons le cadre théorique de l'étude, en commençant par une introduction aux notions de 'controverse climatique', de 'discours' et d'analyse de discours', suivie d'un bref exposé des méthodes concrètes de collecte, de codage et d'analyse des données. L'analyse proprement dite des trois controverses forme le deuxième chapitre et suit toujours le schéma suivant : pour chaque controverse, les différents discours sont analysés/décomposés en détail, pour identifier les principales lignes narratives, la vision du monde sous-jacente, la distribution des rôles dans chaque discours et les métaphores employées. Dans le dernier chapitre, nous tirons quelques conclusions générales, en nous attardant entre autres sur certaines dynamiques récurrentes et en formulant quelques suggestions de suites possibles à donner à la présente étude.

CADRE THÉORIQUE

Dans cette section, nous abordons les fondements théoriques de l'analyse de discours et des controverses climatiques. Nous distinguons deux dimensions dans l'analyse de discours, l'une politico-scientifique et l'autre méthodologique. Pour commencer, nous présentons l'analyse de discours en tant que concept politico-scientifique où le discours est considéré comme une façon partagée d'appréhender le monde, étant entendu que ce processus d'attribution de sens a aussi des effets politiques. Ensuite nous nous intéressons à l'analyse de discours comme méthodologie : nous présentons les composantes analytiques qui forment les éléments constitutifs d'un discours et expliquons brièvement comment ceux-ci peuvent être étudiés de façon scientifique et systématique. Dans les deux derniers points, nous donnons enfin une brève introduction à la notion de controverse comme situation d'incertitude partagée et abordons les critères utilisés pour choisir les trois controverses climatiques au cœur de cette étude.

ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DES DISCOURS

L'objectif principal de ce projet est de cartographier le débat public autour de trois controverses climatiques en identifiant et en disséquant différents discours. **Mais qu'entend-on exactement par « discours » ?** Selon John Dryzek, un discours peut être considéré comme une manière partagée d'appréhender le monde¹. Maarten Hajer, pour sa part, décrit le discours comme « *a specific ensemble of ideas, concepts and categorizations that are produced, reproduced and transformed in a particular set of practices and through which meaning is given to physical and social realities*² ». Un discours attribue donc un certain sens à un certain phénomène matériel ou social à partir d'un ensemble d'idées sous-jacentes (p. ex. une certaine tradition idéologique ou une certaine vision du monde). Il est important dans ce contexte de faire la distinction entre un discours et une discussion ou un débat (public). On pourrait dire *grosso modo* qu'un discours est un positionnement structuré dans un débat. Par conséquent, un débat se caractérise par la coexistence et l'interaction de plusieurs discours (une structure discursive). Une analyse de discours peut donc aider à comprendre comment ces discours sont construits et comment ils interagissent.

Se pose par ailleurs la question de la manière dont sont construits les discours. Le principal élément constitutif d'un discours sont les **lignes narratives** : celles-ci rassemblent des valeurs, des normes et des faits complexes – notamment des connaissances scientifiques, les positions de différents acteurs et des événements – en récits cohérents et maîtrisables. Le changement climatique est un parfait exemple de *wicked problem* (problème pernicieux) : que ce soit dans ses causes ou ses effets, il ne se limite pas à un seul aspect bien déterminé de la vie sociale, et il n'a pas non plus de solution univoque³. Autrement dit, c'est un problème qui se caractérise par une grande complexité scientifique et sociale, ce qui a pour conséquence que les acteurs sont souvent tentés de faire abstraction de cette complexité dans leur diagnostic du problème (dans quel contexte s'inscrit le problème ? quelle est sa nature ?) et dans leur pronostic (quelles sont les solutions possibles à ce problème ?).

Prenons un exemple concret : depuis le mouvement de contestation des gilets jaunes en France et les manifestations *Fridays for Future* dans notre pays, les lignes narratives traitant de justice climatique ont connu un formidable essor dans le débat sur le climat. Ces lignes narratives donnent notamment la préférence à un diagnostic bien particulier du problème (le changement climatique menace d'aggraver les inégalités sociales) et à un pronostic bien particulier (les mesures « vertes » doivent être socialement justes). Cependant, on fait aussi abstraction dans une certaine mesure du concept de justice climatique, qui change en effet de signification selon les acteurs, les contextes et les domaines politiques.

Enfin, les discours contiennent aussi des **métaphores**. Les métaphores sont également une manière de réduire une information empirique souvent complexe à une image ou une analogie⁴. De ce fait, les métaphores non seulement induisent une certaine manière d'appréhender cette information complexe, mais elles sont aussi à même de susciter certains sentiments chez des groupes de personnes. En même temps, elles constituent souvent une simplification (voire une caricature) de la réalité qui occulte les nuances de sens. Un bon exemple est la métaphore du « *Spaceship Earth* ». Cette idée de la Terre vue comme un vaisseau spatial est une métaphore qui était souvent utilisée dans les années 60 et 70 pour expliquer les relations complexes entre notre évolution socioéconomique et son impact sur l'environnement et le climat, qui commençait alors à se faire jour⁵. Elle suscitait en outre des sentiments de vulnérabilité, d'unité et de solidarité puisqu'elle représentait la Terre sous la forme

d'un fragile vaisseau spatial propulsé par des ressources naturelles finies dans un univers irréel, avec à la barre l'humanité, capable de vider ce vaisseau spatial de ses ressources ou de le laisser continuer à voguer pour l'éternité. L'image du «*Spaceship Earth*» est devenue une métaphore essentielle et un ciment important des mouvements pour le climat et écologistes de l'époque.

UNE APPROCHE POLITICO-SCIENTIFIQUE DU DISCOURS

On trouve dans la littérature scientifique diverses approches du discours et de l'analyse de discours. Le discours peut par exemple être considéré comme un phénomène purement linguistique et être étudié comme tel. Ces analyses textuelles peuvent fournir des indications intéressantes sur les discours qui transparaissent dans un texte, sur les lignes narratives employées et sur la manière dont elles sont organisées pour être mises en cohérence⁶. La présente étude adopte toutefois une approche politique du discours et de l'analyse de discours. Selon la définition de Hajer, qui s'inscrit dans la tradition «foucauldienne», un discours n'est pas seulement à mettre en rapport avec un processus d'attribution de sens, mais aussi avec les pratiques concrètes qui découlent de ce processus (voir plus haut). Prenons la relation entre le diagnostic d'un problème et son pronostic : dès lors qu'un groupe d'acteurs est à même de définir d'une certaine manière un problème sociétal donné, il en résulte un ensemble de pistes de solutions jugées possibles. Cela signifie qu'un discours peut – dès qu'il devient influent – peser sur la politique et sur l'évolution de la société. Il ne produit plus seulement certaines pratiques, il est aussi capable de refléter l'ordre établi. Parallèlement, il peut également donner du poids à certains acteurs : qui est la cause du problème ? Qui est susceptible de jouer un rôle dans les solutions potentielles ? Qui ne se voit pas attribuer de rôle significatif voire n'est même pas cité ? Il peut ainsi arriver qu'un discours donné voie dans l'innovation technologique issue du secteur privé LA solution au problème du climat et fasse abstraction du rôle des citoyens et des pouvoirs publics dans la résolution de ce problème.

Dans l'approche politico-scientifique, un discours est donc à la fois un texte et une pratique sociale, laquelle produit des effets politiques au terme d'un processus d'attribution de sens⁷. Selon Hajer⁸, un discours passe par deux phases cruciales quand il devient dominant. La première phase est celle de la structuration du discours, lorsqu'il commence à gagner en influence : les acteurs s'emparent du discours, qui devient le prisme à travers lequel ils regardent la réalité. En d'autres termes, les lignes narratives (définitions et solutions du problème) sont considérées comme « normales »

et ne sont plus remises en question. Vient ensuite l'institutionnalisation du discours, lorsque ses principaux éléments constitutifs s'ancrent dans les institutions politiques. Certaines composantes du discours pourront ainsi être incorporées dans un texte exposant une vision politique, ou inspirer des lois, mesures politiques ou institutions, ou encore servir de base à des indicateurs ou à des systèmes de mesure utilisés pour cartographier des problèmes et/ou pour surveiller l'impact de mesures politiques. Michel Foucault – qui a exercé une influence déterminante sur l'analyse politico-scientifique des discours – parle à cet égard de l'interaction fondamentale entre pouvoir et savoir : lorsqu'un discours s'implante dans les institutions politiques et devient la source d'inspiration de certaines mesures politiques et systèmes de surveillance, il se renforce jusqu'au point d'être perçu comme « normal ».

Le paradigme de la croissance en est un exemple concret : ce discours qui domine à l'échelle internationale depuis de nombreuses années a fait de « générer de la croissance économique » la devise des décideurs politiques et des institutions. Le discours de la croissance bénéficie donc d'un solide ancrage institutionnel, et les performances des différents pays en matière de croissance sont soumises à la surveillance de toutes sortes d'organismes internationaux et nationaux. Les résultats de ces activités de surveillance constituent un certain type de savoir (les performances économiques des pays), qui en retour légitime et perpétue le paradigme de la croissance. L'interaction entre discours et pratiques (politiques) donne lieu à un processus autoalimenté qui maintient la prééminence d'un discours déterminé et relègue au second plan les éventuelles autres manières de voir. Les discours produisent donc aussi des effets de pouvoir, et la lutte pour la domination entre différents discours peut être, en ce sens, vue comme le moteur du changement social⁹.

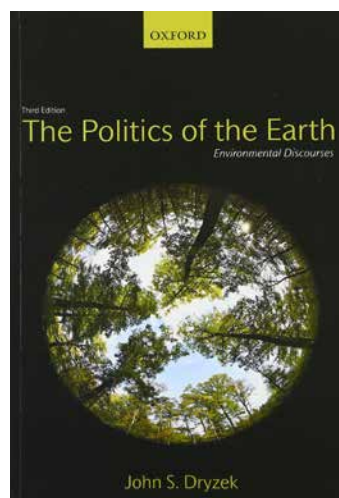
En résumé, on peut dire que les changements dans les conceptions et les modes de gouvernance dominants dans la société sont très étroitement liés aux changements qui surviennent dans l'influence relative des différents discours. Pour comprendre les évolutions dans la société, il est essentiel de décrypter ces discours et notamment d'identifier le type de savoir que leurs acteurs font valoir comme légitime, les rôles sociaux qu'ils attribuent aux acteurs sociaux et les visions du monde qui sous-tendent leurs lignes narratives. L'analyse de discours s'avère ainsi un outil adéquat pour cartographier des discours et mieux comprendre le débat démocratique. Elle peut en outre, en permettant une réflexion sur les différentes positions représentées dans la société et en mettant en évidence leurs points de divergence et de convergence, contribuer à stimuler le débat démocratique et servir d'amorce à une communication reliaante.

ANALYSE DE DISCOURS ET CADRE D'ANALYSE

L'analyse de discours n'est pas seulement une approche théorique, mais aussi une méthode de recherche qui permet de cartographier systématiquement des discours, les lignes narratives et métaphores qu'ils utilisent, leurs idées sous-jacentes et leurs relations mutuelles. Ces dernières décennies, on a assisté au développement de diverses applications de l'analyse de discours à la recherche en sciences sociales, souvent sur la base de différents points de départ théoriques. Comme mentionné plus haut, il convient de faire, *grosso modo*, une distinction entre les approches descriptives de l'analyse de discours – mettant l'accent sur l'étude des phénomènes linguistiques sans s'attarder sur leurs rapports avec les structures sociales – et les approches critiques/politiques/foucaaldiennes¹⁰. La présente étude se range dans cette dernière catégorie et se fonde sur une interprétation du discours à la fois comme pratique textuelle et pratique sociale/matérielle.

Plus concrètement, nous nous basons, pour établir le cadre de nos recherches, sur le travail de John Dryzek. Dans son ouvrage *The Politics of The Earth: Environmental Discourses*¹¹, Dryzek identifie quatre éléments constitutifs du discours :

1. **Vision du monde** : Dryzek définit une vision du monde comme « des entités de base dont l'existence est reconnue ou construite ». Ces fondements déterminent l'*ontologie* du discours : dans tel ou tel discours, quelle est la manière de considérer la réalité ? La vision du monde détermine donc la nature du discours et constitue la base sur laquelle viennent se greffer les lignes narratives.
2. **Lignes narratives** : comme déjà évoqué, les lignes narratives forment le contenu concret de la controverse, qui comprend notamment la définition du problème (diagnostic) et la gamme des solutions potentielles à ce problème (pronostic). Qu'est-ce qui conduit à quoi ? Quel ensemble d'arguments est mis en avant ?



3. **Rôles** : comme précisé précédemment, les discours attribuent des rôles bien particuliers aux acteurs sociaux. Qui, dans tel ou tel discours, est considéré comme partie du problème et qui comme partie de la solution ? Quels acteurs se voient assigner un rôle actif et lesquels sont vus comme passifs et subissant la problématique en question ? Quels acteurs ne sont pas cités ou sont marginalisés ? Un discours peut par exemple réserver un rôle important aux consommateurs, jugés à même de favoriser – en modifiant leur comportement individuel – les transitions vers la durabilité. D'autres discours mettront l'accent sur le rôle politique des individus et attireront l'attention sur l'importance de l'engagement personnel et de la contestation « bottom-up ».
4. **Métaphores** : quelles images langagières, figures de style ou rhétorique sont utilisées dans le discours pour désigner les lignes narratives principales ? Nous avons décrit plus haut l'exemple du « *Spaceship Earth* », mais souvent, les métaphores sont évidemment plus subtiles et modestes. Dryzek précise que les métaphores peuvent aussi faire référence à une certaine époque (p. ex. taxer une mesure politique de « moyenâgeuse ») ou à des événements retentissants (p. ex. citer le Watergate à propos d'un scandale). Bien entendu, les métaphores peuvent aussi, inversement, promettre la réussite de certaines mesures politiques. Selon la métaphore de la « croissance verte », par exemple, les mesures climatiques sont compatibles avec la croissance économique et pourraient même en être un nouveau moteur.

TABLEAU 1 : CADRE D'ANALYSE POUR L'ANALYSE DE DISCOURS

	Vision du monde	<ul style="list-style-type: none"> • Qu'est-ce qui est considéré comme allant de soi ? • Comment la réalité est-elle considérée ?
	Lignes narratives	<ul style="list-style-type: none"> • Quelle est la définition du problème (« diagnostic ») utilisée ? • Quelles sont les pistes de solution possibles envisagées (« pronostic ») ? • Quel ensemble d'arguments est mis en avant ?
	Rôles	<ul style="list-style-type: none"> • Quels acteurs sont mus par quels mobiles ? • Qui joue un rôle actif dans le discours, qui est vu comme « passif » ou est ignoré ?
	Métaphores	<ul style="list-style-type: none"> • Quelles sont la rhétorique, les figures de style, les images... utilisées pour donner plus de force au discours ?

Ce cadre d'analyse permet non seulement d'identifier et de décrire les différents éléments constitutifs d'un discours, mais aussi de distinguer les discours entre eux. Pour reprendre la définition de Hajer (voir plus haut), un discours est « *an ensemble of ideas, concepts and categorizations* ». Les contours d'un discours se dessineront donc d'autant plus clairement qu'on verra mieux la *cohérence* entre les lignes narratives (p. ex. tel diagnostic donne lieu à tel pronostic) et leur assise commune. Ce cadre d'analyse permet également d'étudier la *finalité* d'un discours. Hajer parle à ce propos de transformation « *into a particular set of practices* ». La question des aboutissants d'un discours en termes de pratiques ou d'interventions du politique est donc aussi un bon outil analytique pour différencier les discours.

Il est important de souligner, pour terminer, que les discours sont toujours, d'une certaine façon, idéaltypiques. Dans une optique d'analyse, les idéaltypes sont évidemment fort pratiques en ce qu'ils permettent d'introduire de la structure et de la clarté dans la complexité de la réalité sociale. Telle est aussi l'intention du présent rapport : chacune des controverses dont nous traitons se caractérise par un débat public d'un haut degré de complexité, d'ambiguïté et de porosité entre les arguments avancés. Diviser chaque controverse en un certain nombre (limité) de discours revient par conséquent à réduire dans une certaine mesure une réalité complexe, mais cela permet d'en donner au lecteur une vue claire et structurée qui se rapproche autant que possible de cette complexité tout en évitant l'inextricabilité.

QU'ENTEND-ON PAR « CONTROVERSES CLIMATIQUES » ?

Nous avons déjà attiré l'attention précédemment sur la « normalisation » des discours. Certains phénomènes, certaines problématiques peuvent, à la longue, se voir dotés d'un cadre référentiel stable; c'est-à-dire que la signification qui leur est attribuée est tellement enracinée dans les institutions politiques et dans la tête des gens qu'elle n'est plus remise en question. La manière dont ces phénomènes ou problématiques sont envisagés est considérée comme « logique » ou « normale » (cf. l'exemple de la croissance économique). Les controverses viennent généralement déstabiliser cette normalité et remettre en cause des choses jusque-là jugées logiques. D'une situation de certitude et de prédictibilité, on en arrive à une situation d'incertitude partagée, où différents acteurs (sociaux) défendent activement des opinions divergentes¹².

Le changement climatique est l'exemple type du problème qui induit des effets déstabilisants dans de nombreux champs sociaux. Avec l'apparition, dans les années 60, du mouvement écologiste, la vision « classique » des rapports entre l'homme et la planète est pour la première fois remise en cause. Peu à peu, on comprend que la terre n'est pas seulement une réserve apparemment inépuisable de ressources naturelles, sur laquelle l'humanité, l'industrialisation et la croissance économique rapide n'auraient aucune influence. Comme Bruno Latour le dit très justement, c'est « comme si le décor était monté sur scène pour partager l'intrigue avec les acteurs¹³ ». La terre et notre environnement sont devenus des entités fondamentales dans les esprits de citoyens et des décideurs. Les preuves scientifiques de plus en plus nombreuses de l'action de l'homme sur le climat ont accéléré cette évolution au cours des dernières décennies. Au début, le changement climatique suscitait principalement des controverses autour de ces rapports entre l'humanité et la planète : l'homme est-il ou non responsable du changement climatique? Quels seront les effets du changement climatique? Devons-nous nous en inquiéter? Faut-il prendre des mesures (drastiques) pour lutter contre le changement climatique¹⁴? Ces questions continuent d'alimenter le débat entre scientifiques et militants du climat d'un côté et climatosceptiques de l'autre. On constate cependant que le déni du changement climatique devient de plus en plus un phénomène marginal, et qu'un consensus s'est établi sur les preuves scientifiques du phénomène.



Néanmoins, on voit à présent émerger de nouvelles controverses sur la question du climat. Des cadres politiques internationaux comme l'Accord de Paris ou le Pacte vert pour l'Europe ont élevé la transition climatique au rang d'urgence sociale et politique, ébranlant la normalité dans de nombreux domaines politiques. Le défi climatique génère de nouvelles controverses, qui soulèvent à leur tour de nouvelles problématiques tant technoscientifiques que politiques et sociales. Bien qu'on dispose de faits scientifiques solidement étayés, il subsiste souvent des sujets de discorde entre scientifiques. Parallèlement, divers acteurs sociaux débattent de choix de société fondamentaux : dans quel monde voulons-nous vivre? Que signifie bien vivre dans un espace écologiquement sûr et socialement juste? Bref, les controverses climatiques engendrent systématiquement des prises de position divergentes, qui attribuent souvent aux faits des significations et importances différentes.

Pour l'illustrer, reprenons notre exemple des voitures électriques. L'impact de notre système de transport sur le climat remet en cause la « normalité » de ce système. Des connexions anciennes et allant de soi – entre voiture et propriété privée, par exemple, ou entre voiture et gain de temps/liberté, transport par camions et croissance économique – sont de plus en plus remises en question. Dans ce contexte, la question de savoir si les voitures électriques sont l'avenir de notre système de transport se mue en un débat de société complexe. Les discussions portent surtout sur les choix technologiques, qui divisent la communauté scientifique : la voiture électrique est-elle une bonne idée ou devons-nous nous tourner vers d'autres technologies, comme l'hydrogène ?

Dans quelle mesure l'électrification est-elle techniquement possible pour le transport de marchandises et les camions par exemple, mais aussi pour les avions et les bateaux ? Ces questions technoscientifiques soulèvent à leur tour des questions de nature culturelle et plutôt liées à des modèles de valeurs. Par exemple : notre société donnera-t-elle la priorité au gain de temps et aux avantages économiques qui vont de pair avec notre modèle de transport actuel ? Ou bien allons-nous fonder la transition dans notre système de transport sur d'autres valeurs (p. ex. la santé, la lenteur) ? Est-ce que « liberté », dans ce contexte, veut dire la liberté de parcourir de longues distances en voiture ? Ou peut-on imaginer une autre conception de la liberté, qui s'accommode d'une limitation de la mobilité ?

En résumé, on pourrait dire que les controverses climatiques conduisent d'une situation de certitude et de prédictibilité à une situation d'incertitude partagée. Au lieu d'une voie unique vers un avenir durable, qui puisse être définie objectivement, des avis divergents émergent quant à la direction à suivre. Comme indiqué plus haut, l'analyse de discours permet de mettre en évidence cette incertitude partagée : elle permet de cerner non seulement les argumentations concrètes avancées, souvent techniques, mais aussi les visions du monde et les représentations sociales qui les sous-tendent.

CHOIX DES CONTROVERSES CLIMATIQUES

Le changement climatique met à peu près tous les domaines politiques face à des défis inédits ; il génère par conséquent de nouveaux débats de société sur les thématiques les plus variées. Même si nous avons la conviction que ce type d'étude constituerait un exercice utile pour toutes les controverses climatiques ou presque, nous nous limitons dans la présente étude à trois controverses en particulier. Nous les avons choisies sur la base des critères suivants, empruntés à Tomasso Venturini¹⁵ :

1. Les controverses doivent être actuelles. Cela signifie que le débat doit battre son plein et ne peut pas encore être tranché (p. ex. par un consensus social) ou dépassé ;
2. Les controverses doivent être suffisamment délimitées. Pour des raisons de temps, de moyens et de volume d'informations à traiter, il est important que la controverse soit limitée à un thème ou un sujet spécifique ;
3. Les discours relatifs aux controverses doivent associer des positions technico-scientifiques à des orientations normatives ;
4. Les controverses doivent s'inscrire dans le cadre de la problématique du climat.

Sur la base de ces critères, nous avons choisi trois controverses climatiques. Elles concernent plus particulièrement les voyages en avion (est-il encore raisonnable de prendre l'avion ?) ; la production et la consommation de viande (mangerons-nous encore de la viande ou pas ?) et l'hydrogène (l'hydrogène est-il la clé d'un avenir durable ?).

COLLECTE ET ANALYSE DES DONNÉES

COLLECTE DES DONNÉES




Nous avons suivi le même protocole d'analyse pour chacune des controverses. Dans une **première phase**, nous avons collecté des données sous la forme d'articles tirés de la presse belge néerlandophone et francophone. Pour la presse flamande, nous avons utilisé le moteur de recherche *GoPress academic* ; pour le français, nous avons utilisé la fonction de recherche interne de différents médias. Dans ce premier pool d'articles, nous avons ensuite opéré une sélection manuelle selon des critères de pertinence. Un des critères de sélection était ainsi l'importance donnée à la controverse dans l'article (les articles qui ne faisaient qu'effleurer la controverse ont ainsi été écartés). Par ailleurs, tous les articles ne s'appliquaient pas au contexte belge (p. ex. le seul acteur mentionné était étranger ou l'article s'intéressait spécialement à la situation dans un pays étranger). Parfois, le même article revenait dans deux médias différents, auquel cas le doublon était éliminé. En ce qui concerne les bornes chronologiques, les articles sélectionnés datent du 1^{er} janvier 2018 à l'été 2020 (moment de la collecte des données).

Dans une **deuxième phase**, ce corpus initial a été complété par diverses autres sources selon une méthode « boule de neige », c'est-à-dire en intégrant des sources auxquelles les articles analysés faisaient référence. En outre, nous avons recherché des données supplémentaires nous permettant d'étudier plus en profondeur les lignes narratives ou de vérifier certains discours à la lumière de ces sources : tenaient-ils toujours la route ou devaient-ils être revus à la lumière de ces nouvelles données ? Pour collecter ces données additionnelles, nous avons utilisé les fonctions de recherche de Google. Comme le débat sur l'hydrogène n'en est encore qu'à ses balbutiements en Belgique, nous avons décidé de ne pas nous limiter à des sources belges pour cette controverse et d'élargir la collecte de données à l'échelle européenne.



Dans une troisième et **dernière phase**, nous avons également constitué, au fur et à mesure de l'étude, un petit corpus d'interviews. Plus exactement, nous avons réalisé au total 14 interviews semi-structurées. Cela signifie que ces entretiens étaient tous basés sur un fil conducteur commun, constitué d'un certain nombre de questions et sujets établis à l'avance ; ce fil conducteur n'était cependant pas rigide et laissait une marge de liberté pour une conversation ouverte, ce qui permettait à l'interviewé(e) d'aborder des convictions et des thématiques de son choix. Ces interviews ont fait office de « *helicopter interviews* », c'est-à-dire qu'elles n'ont pas servi à fournir des données primaires, mais à démêler les débats (souvent complexes) et à soumettre les idées et discours présent(e)s dans les sources à des experts. Les personnes interviewées ont donc été choisies sur la base de leur expertise par rapport à l'objet d'une des trois controverses. La collecte et l'analyse des sources ont pris fin dès obtention de la saturation théorique, c'est-à-dire dès l'instant où de nouvelles données n'apportaient plus de nouvelles perspectives ou de changements. Le tableau 2 donne une vue d'ensemble de l'entièreté du corpus ainsi qu'une description des sources consultées.

TABLEAU 2 : VUE D'ENSEMBLE DES SOURCES CONSULTÉES

SOURCES CONSULTÉES	DESCRIPTION
Articles de médias 	<p>Notamment Het Laatste Nieuws, Het Nieuwsblad, De Morgen, De Standaard, De Tijd, Gazet Van Antwerpen, Krant van West-Vlaanderen, Knack, VRTNWS (ex-Deredactie.be), dewereldmorgen, Doorbraak, Humo, MO* Magazine, Trends, Dag Allemaal, Libelle, Flair, EOS Wetenschap, Le Soir, Le Vif, RTBF.be, L'Écho, La Libre, Trends-Tendance, Knack.</p>
Données supplémentaires obtenues par « boule de neige » 	<p>Avion : entre autres aéroports national et régionaux, organisations patronales, syndicats, partis politiques, ONG, entreprises de tourisme, services publics (p. ex. MVO Vlaanderen et Toerisme Vlaanderen) et compagnies aériennes.</p> <p>Viande : entre autres acteurs publics (p. ex. vlees.be, VLAIO), groupes d'intérêt (p.ex. Boerenbond), émissions de débat (Nachtwacht), comptes rendus du Parlement flamand, ONG, blogs, ouvrages d'interlocuteurs importants dans le débat.</p> <p>Hydrogène : analyse basée principalement sur des données provenant entre autres d'acteurs public (p. ex. Commission européenne, gouvernement flamand), organisations de lobbying européennes et belges (p. ex. Hydrogen Europe), ONG européennes et belges (p. ex. CAN Europe, Friends of the Earth Europe, Food & Water Action Europe, Corporate Europe Observatory, Bond Beter Leefmilieu), fédérations sectorielles (p.ex. Essenscia, Agoria, Fédération Pétrolière belge), articles académiques, médias anglophones (Euractiv, Carbon Brief, Energy Monitor).</p>
Interviews 	<p>Avion</p> <p>Militant mouvement citoyen – réalisée le 13/11/2020 (Microsoft Teams) Délégué(e) syndical(e) – réalisée le 24/11/2020 (Teams) Délégué(e) syndical(e) – réalisée le 9/12/2020 (Teams) Collaborateur aéroport régional – réalisée le 16/12/2020 (Teams) Project Manager ONG – réalisée le 6/1/2021 (Teams)</p> <p>Viande</p> <p>Délégué(e) syndical(e) – réalisée le 29/9/2020 (Teams) Consultant agricole – réalisée le 9/12/2020 (Teams) Délégué(e) syndical(e) – réalisée le 9/12/2020 (voir Interview 3) Collaborateur ONG – réalisée le 15/12/2020 (Teams) Collaborateur organisation agricole – réalisée le 18/1/2021 (Zoom) Project Manager ONG – réalisée le 19/1/2021 (Teams)</p> <p>Hydrogène</p> <p>Collaborateur(rice) syndical(e) – 24/5/2019 (dans le cadre d'une précédente étude) Collaborateur(rice) académique – 28/5/2019 (dans le cadre d'une précédente étude) Membre parlement régional – réalisée le 23/9/2020 (Microsoft Teams) Délégué(e) syndical(e) – réalisée le 28/9/2020</p>

Corpus total :

Controverse sur l'avion : 285 sources textuelles (158 NL + 127 FR), 5 interviews

Controverse sur la viande : 281 sources textuelles (129 NL + 152 FR), 5 interviews

Controverse sur l'hydrogène : 113 sources textuelles (74 NL + 21 FR + 18 EN), 4 interviews

CODAGE ET ANALYSE DES DONNÉES

Les articles ont tous été soumis au même protocole de codage. Dans une première **phase de codage ouvert**, chaque article a été analysé ligne par ligne, et tous les énoncés notables, pertinents et importants ont été étiquetés. Les étiquettes utilisées dans cette phase sont proches des données d'origine, de manière à éviter de trop grands sauts d'abstraction qui risqueraient de brouiller le lien entre données originelles et discours final (règle parfaitement résumée par la locution anglaise «*don't jump to conclusions*»). Dans cette phase, les codes sont donc descriptifs et parfois répétitifs. Il est important de signaler que, dans cette phase de codage, nous ne sommes pas partis d'une page blanche, mais avons travaillé avec un schéma de codage lui-même fondé sur le cadre d'analyse exposé plus haut. La distinction entre visions du monde, lignes narratives, rôles et métaphores a donc été appliquée d'entrée de jeu. Cela nous a permis de rester attentifs aux différents éléments constitutifs d'un discours et de garder en même temps l'esprit ouvert de manière à préserver une marge d'interprétation suffisante.

Dans une deuxième **phase de codage sélectif**, nous avons procédé à une première catégorisation des codes. Tout d'abord, nous avons regroupé les codes similaires – selon notre interprétation. Cela a mis en évidence les codes qui revenaient le plus souvent dans les articles analysés. Les codes ont en outre été classés par catégories analytiques, selon qu'ils se rapportaient à une ligne narrative, à une vision du monde sous-jacente, à un rôle assigné à un acteur ou plutôt à une métaphore. Dans une troisième **phase de codage théorique**, nous nous sommes efforcés de faire correspondre les codes à différents discours. Sur la base des schémas de codage de Nvivo, nous avons procédé à une première délimitation des différents discours pour chaque controverse, qui ont ensuite été discutés en détail avec les autres chercheurs impliqués dans le projet ainsi qu'avec la Fondation Roi Baudouin.

Le tableau ci-dessous montre un exemple concret de ce processus de codage appliqué à la controverse sur l'avion¹⁶ :


TABLEAU 3 : ILLUSTRATION DU PROCESSUS DE CODAGE

ÉCHANTILLON	CODAGE OUVERT	CODAGE SÉLECTIF	CODAGE THÉORIQUE
<p>« Si cela montre quelque chose, c'est le refus des partis traditionnels d'assumer le leadership politique. Ils rechignent à prendre l'initiative de la transition et à impliquer leurs électeurs dans un projet constructif et collectif. Ils ne visent pas ce qui est nécessaire mais se limitent, en tout cas en campagne, à ce qui est directement faisable. Même si cela revient à de l'immobilisme et ne fait qu'aggraver le retard. S'ils le font, c'est uniquement pour ne pas risquer de perdre des voix ; on peut néanmoins se demander pourquoi les politiciens réclament confiance et pouvoir s'ils n'ont pas l'intention de mettre ce pouvoir au service de quelque chose. »</p>	<p>Les partis politiques refusent de prendre l'initiative de la transition.</p>		
<p>« Le trafic aérien et le trafic ferroviaire international peuvent être compatibles si un gouvernement organise le projet, le pilote mais aussi l'impose. L'État peut imposer à un aéroport, en interdisant les vols de courte distance, de ne plus desservir certaines destinations et qu'elles le soient par des liaisons ferroviaires. Les vols pour lesquels le train n'est pas une alternative doivent opérer une transition vers des carburants renouvelables. »</p>	<p>L'État doit gérer la compatibilité avion-train</p>	<p>Nécessité d'un État actif dans la transition dans le secteur aérien.</p>	<p>Rôles : rôle actif pour l'État/acteurs publics</p>
<p>« [...] Van Dijk pense que l'État peut faire la différence. Le problème de l'avion, en termes de développement durable, tourne autour de l'utilisation de carburants fossiles. Pourquoi, dès lors, l'État ne limiterait-il pas cette utilisation ? Il n'est pas interdit aux compagnies aériennes de prospérer, mais pas si cela implique d'utiliser davantage de carburants fossiles. À Schiphol, par exemple, on pourrait fixer la limite à 4 millions de tonnes de kérosène par an. Cela stimulera les compagnies aériennes à chercher d'autres moyens d'assurer leur croissance. Cela peut passer par des carburants renouvelables, mais aussi par le renouvellement de la flotte et par des plans de vol plus judicieux. »</p>	<p>L'État doit limiter l'utilisation de carburants fossiles.</p>		

Ce processus de codage a été appliqué séparément pour le néerlandais et le français. Dès que les deux chercheurs sont parvenus à circonscrire des discours, leurs résultats respectifs ont été comparés afin d'analyser où ces discours se recoupaient et en quoi ils différaient et comment les deux processus pouvaient être intégrés. Pour la controverse sur l'hydrogène, toutefois, il a été décidé de confier l'ensemble de l'étude à l'un des deux chercheurs en raison de son expertise spécifique.

Pour des raisons de transparence, nous avons décidé d'ajouter pour chaque controverse une section réflexive, dans laquelle nous expliquons plus en détail le processus d'interprétation. Cela signifie que, pour chaque controverse, nous exposons brièvement pourquoi nous avons choisi cette constellation de discours, en quoi elle reflète le débat aussi bien côté néerlandophone que francophone ainsi que les choix qui ont présidé à l'interprétation des données dans le sens d'un discours donné.

**CONTROVERSE N°1:
EST-IL ENCORE
RAISONNABLE DE
PRENDRE SOUVENT
L'AVION ?**





1.1 INTRODUCTION

Les défis environnementaux et climatiques font que les voyages en avion sont de plus en plus controversés ; témoin l'émergence de la « honte de prendre l'avion », un terme qui nous vient de Suède (*flygskam*). L'attention des voyageurs aériens est en outre attirée de manière grandissante sur l'impact de leur comportement individuel sur l'environnement. Cette prise de conscience a pris une telle ampleur que des fédérations internationales comme l'IATA (*International Air Transport Association*) considèrent la « *flygskam* » comme un facteur bien réel de ralentissement de la croissance du secteur. La crise du COVID n'a fait qu'attiser la controverse autour de l'avion. Du fait des restrictions sévères imposées à la

mobilité internationale, l'aviation est l'un des secteurs de l'économie les plus lourdement touchés dans le monde. Les grands acteurs européens, comme Lufthansa et Air France-KLM, n'ont d'ailleurs pas tardé à frapper à la porte des gouvernements pour solliciter une aide étatique. Cela ne manque pas de soulever nombre de questions : est-il raisonnable de continuer à prendre autant l'avion ? Devons-nous continuer à soutenir le secteur aérien ou devons-nous chercher une autre manière de voyager ? Et dans ce dernier cas, à quoi devrait ressembler celle-ci ? Sur la base de notre analyse du contexte belge, nous **distinguons trois discours** dans ce débat.

TABLEAU 4 : SYNTHÈSE DE LA CONTROVERSE SUR L'AVION

DISCOURS	DESCRIPTION
 CROISSANCE ÉQUILBRÉE	Le discours de la 'Croissance équilibrée' part d'un scénario de croissance apparemment inéluctable du secteur aérien. Le défi central selon ce discours est de satisfaire d'une manière durable la demande en constante augmentation du consommateur. Pour y parvenir, on mise principalement sur la responsabilité sociale de l'entreprise et l'innovation technologique.
 TOURISME DURABLE	Le discours du 'Tourisme durable' s'articule autour des nombreuses conséquences négatives de la démocratisation de l'avion : impact néfaste sur le climat et l'environnement, dislocation des communautés locales. Le tourisme peut toutefois, pour peu que les consommateurs adoptent de nouvelles habitudes de voyage – respect, lenteur, conscience et durabilité – devenir un moteur de développement durable, tant en Occident que dans le Sud.
 MOBILITÉ ÉQUITABLE	Le discours de la 'Mobilité équitable' part de l'idée qu'une croissance supplémentaire du secteur aérien est intenable. Notre mode de vie hypermobile est inconciliable avec les objectifs climatiques et est fondamentalement inéquitable. Les acteurs publics doivent prendre l'initiative d'élaborer un scénario de décroissance pour ce secteur et revaloriser les formes de transport plus durables. Les consommateurs peuvent par ailleurs, en suivant les principes du <i>slow travel</i> , découvrir un nouveau type de voyages et une nouvelle forme de liberté.

1.2 CROISSANCE ÉQUILIBRÉE

1.2.1 LIGNES NARRATIVES

Diagnostic

Pour son **diagnostic**, le discours de la 'Croissance équilibrée' s'appuie principalement sur trois lignes narratives. S'il admet que durabilité et impact climatique sont des défis majeurs pour le secteur aérien, il insiste néanmoins sur les fonctions essentielles que celui-ci remplit. Une **première ligne narrative** considère le secteur aérien en Belgique comme une source importante – voire essentielle – de croissance économique. Les références au statut de pôle de croissance de Brussels Airport sont omniprésentes, par exemple. L'aéroport national est tantôt décrit comme un « moteur économique », tantôt comme « un élément d'infrastructure crucial¹⁷ », quand ce n'est pas comme un « joyau de la couronne¹⁸ » de l'économie belge. Quant à Brussels Airlines, elle joue « un rôle stratégique dans l'économie¹⁹ ». Cette ligne narrative trouve d'importants échos en politique. L'accord gouvernemental flamand parle ainsi de Brussels Airport comme d'un « moteur économique pour l'ensemble de la Flandre », et on constate également une institutionnalisation de ce discours au sein de partis comme l'Open VLD ou la N-VA²⁰.

On rencontre des lignes narratives analogues à propos des aéroports régionaux. L'aéroport d'Anvers, par exemple, affirme sur son site web vouloir « contribuer à la croissance économique locale²¹ ». L'arrivée de la plateforme de commerce B2B Alibaba à l'aéroport de Liège est légitimée selon la même logique, comme en témoigne cette citation de l'ex-Première Ministre Sophie Wilmès :

« Il ne s'agit pas seulement de l'implantation d'un centre de logistique mais aussi d'un partenariat pour créer toute une économie locale, à Liège et ailleurs en Belgique. L'arrivée d'Alibaba crée des emplois directs et indirects mais cela va dans les deux sens. Cela permet aux PME d'exporter vers la Chine, d'accéder à un marché qui n'est pas facile à aborder, et c'est ça qui est le plus intéressant pour nous²². »



Ce qui est frappant dans cette ligne narrative, c'est que la croissance économique du secteur aérien n'est pas seulement jugée souhaitable, mais aussi apparemment inévitable. La vision à long terme de Brussels Airport (« Vision Stratégique 2040 ») part ainsi de l'hypothèse d'une expansion mondiale de la classe moyenne, allant de pair avec une augmentation des mouvements aériens²³. Un rapport du Voka sur ce même aéroport indique de même que « l'urbanisation accrue, la croissance démographique et l'expansion escomptée de la classe moyenne entraîneront une augmentation du trafic entre métropoles²⁴ ». Prendre l'avion est ainsi considéré comme un droit acquis et une nécessité pour cette classe moyenne en expansion. Des arguments tels que « les gens veulent voyager²⁵ » ou « les avions sont pleins²⁶ » sont avancés pour démontrer le caractère inéluctable de cette évolution. Du côté de l'offre, on n'a dès lors pas d'autre choix que de répondre à cette demande en hausse.

« D'un côté, il est tout à fait clair que le secteur doit en faire encore plus pour réduire ses émissions de CO₂. Mais beaucoup de choses ont déjà été faites, et il faut aussi le reconnaître. D'un autre côté, le fait est que de plus en plus de gens veulent prendre l'avion. Les avions qui décollent d'ici sont pleins. Les gens veulent voyager, et toute activité économique, ce que soit l'aviation, l'automobile ou l'industrie, a qu'on le veuille ou non un impact sur l'environnement. Est-ce que ce n'est pas une utopie de penser qu'il n'y aura absolument aucun impact ?²⁷ »

On retrouve le même type d'arguments chez d'autres compagnies, comme TUI Fly. Là aussi, on justifie le développement des lignes court-courriers par les habitudes du consommateur : « Les gens sont habitués à faire tout plus vite, et en plus le prix d'un billet d'avion est plus avantageux que le Thalys pour le Midi de la France, par exemple. » Pour Brussels Airlines aussi, les habitudes du consommateur sont déterminantes :

« Il faut se demander ce qu'en pense le passager. Qu'attend-il de moi ? La marque est fort liée à cela. Le client business veut des bons horaires et des bonnes fréquences directes vers ses destinations. Beaucoup veulent des retours le même jour et de la flexibilité. Nous offrons cela aujourd'hui et nous continuerons à l'offrir peu importe ce qui arrive²⁸. »

La **deuxième ligne narrative** sur laquelle s'appuie ce discours met en avant – outre son rôle économique majeur – le caractère indispensable de la navigation aérienne du point de vue socioculturel. Il est souvent fait mention, par exemple, de l'importance de Brussels Airport pour renforcer la connectivité et la fonction de hub de la capitale :

« Bruxelles a aussi l'ambition d'être un important centre politique et administratif international. C'est ici que la Commission européenne a son siège, le Parlement européen se réunit ici, le quartier général de l'OTAN est à Bruxelles. Ces centres décisionnels attirent toutes sortes d'autres prestataires de services. Mais pour rester attrayante, Bruxelles doit être facilement accessible. Y compris pour les gens qui doivent venir de loin^{29 30}. »

De même, dans la vision à long terme de Brussels Airport, on peut lire que la poursuite du développement de l'aéroport donnera à la Belgique les « moyens nécessaires pour continuer à jouer son rôle de premier plan sur la scène internationale dans le domaine économique, diplomatique et culturel³¹ ». Disposer d'une compagnie aérienne nationale florissante est en outre associé au « prestige international », au fait de « se prendre au sérieux comme pays³² » et même à la promotion de la paix mondiale. Geert Noels explique ainsi dans *De Morgen* :

« Nous ne pouvons pas laisser crever notre aviation. Si on réduit drastiquement les contacts entre pays, on risque des frictions. Autrefois, la crise du coronavirus aurait provoqué une guerre. Les Américains seraient furieux contre les Chinois, les Néerlandais contre les Italiens... Aujourd'hui, nos dirigeants n'arriveraient plus à nous convaincre de partir en guerre contre d'autres peuples, parce que nous connaissons ces gens. Nous sommes allés dans ces pays, grâce à l'avion. En rendant les voyages internationaux pour ainsi dire impossibles, on crée un nouveau terreau d'animosités et de conflits³³. »

La **troisième ligne narrative** insiste plutôt sur le caractère démocratique de l'aviation (low-cost). Dans un article d'opinion paru dans *Het Laatste Nieuws*, Jan Segers décrit ainsi le tourisme de masse comme « la démocratisation ultime de l'avion » :

« Le tourisme de masse a ses inconvénients, mais c'est à de nombreux égards une bénédiction. De même que pour feu Steve Stevaert, les embouteillages n'étaient pas un mal, mais un aboutissement, la démocratisation ultime de la voiture, le tourisme de masse est la démocratisation ultime de l'avion. Sous la pression du changement climatique, cette démocratisation est aujourd'hui remise en question, souvent par les mêmes qui se font les fervents partisans d'autres démocratisations, comme celle de l'enseignement supérieur^{34 35}. »

Le développement du secteur aérien n'est donc pas vu ici comme un problème, mais comme un aboutissement qu'il importe de préserver. Le parti N-VA a également parlé à plusieurs reprises, par le passé, des voyages en avion comme d'un droit des Flamands – ce qui illustre une fois de plus l'inébranlabilité d'un *business model* fondé sur le low-cost et une offre toujours croissante³⁶.

Pronostic

Point de vue pronostic, nous identifions également trois lignes narratives. **Tout d'abord**, on constate que l'accent est fortement mis sur une recherche de la durabilité par les moyens de l'innovation technologique et de la responsabilité sociale de l'entreprise (RSE). La RSE fait ainsi clairement partie intégrante de la vision de Brussels Airport en matière de durabilité, qui insiste entre autres sur l'importance, pour réduire l'impact environnemental de l'aéroport, d'une concertation avec les riverains et de partenariats entre les différentes entreprises opérant sur son site³⁷. L'aéroport utilise à cet effet, comme cadre général, les Objectifs de développement durable (Sustainable Development Goals ou SDGs)³⁸. Quant à la nécessité de l'innovation technologique, elle est fondée sur l'argumentation suivante : le véritable ennemi à combattre, ce n'est pas le transport aérien lui-même mais les émissions de CO₂³⁹. Sont cités entre autres exemples les avions hybrides (utilisation de la propulsion électrique pour le décollage et l'atterrissage), les biocarburants, les carburants de synthèse ou l'utilisation d'avions plus grands (pour réduire le nombre de mouvements aériens)⁴⁰.

« Les compagnies misent sur des avions de nouvelle génération moins polluants, mieux remplis, plus légers (sièges, fibre de carbone, tablettes remplaçant la lourde documentation des pilotes...), volant avec des biocarburants, suivant des trajectoires plus directes et desservant des aéroports moins congestionnés⁴¹. »

L'attention est également attirée sur la responsabilité individuelle du consommateur, qui peut notamment recourir aux mécanismes de compensation des émissions de carbone⁴².

Tandis que le secteur aérien met l'accent sur la RSE, « l'autogestion » et l'innovation, une **deuxième ligne narrative** révèle, de la part d'autres acteurs sociaux, une attitude ambivalente à l'égard d'une intervention vigoureuse de l'État. Il est frappant que de nombreuses mesures politiques suggérées dans le discours de la 'Mobilité équitable' (qui prône une intervention vigoureuse de l'État pour réduire l'impact climatique du secteur aérien, voir plus loin) sont également énumérées par des partis politiques que nous situons dans ce discours-ci. La transformation des aéroports en grands « hubs de transport » et même la création de conditions de concurrence homogènes entre avion et train ont ainsi droit de cité dans ce discours⁴³. Toutefois, ce plaidoyer pour une intervention étatique est aussitôt nuancé, et l'on invoque par exemple l'intégration actuelle des vols intra-européens dans le système européen d'échange de quotas d'émission (ETS) pour contrer l'appel à une politique nationale plus

sévère⁴⁴. On souligne en outre le risque de délocalisation des compagnies aériennes, ce qui pourrait nuire à la compétitivité de la Belgique⁴⁵.

La **dernière ligne narrative** – qui rejoint en cela l'attitude ambivalente évoquée plus haut à l'égard d'une intervention vigoureuse de l'État – attire l'attention sur le caractère non démocratique d'une application de règles (fiscales) plus strictes au secteur aérien. Le président de la N-VA, Bart De Wever, écrit ainsi dans un article d'opinion : « Les voyages en avion, les animaux domestiques, le feu ouvert ou même le sandwich club seront bientôt réservés à qui peut le payer^{46 47}. » Les exigences plus strictes imposées au secteur au regard de l'environnement et du climat sont considérées comme injustes parce qu'elles privent la classe moyenne (inférieure) de la possibilité de partir en voyage en avion. Ce qui frappe ici, c'est l'assimilation d'un durcissement de la réglementation avec les pressions exercées par le mouvement de la « flygskam », porté surtout par une couche sociale supérieure (« l'élite progressiste »), ainsi que le montre la citation ci-dessous de Jean-Marie Dedecker (N-VA). Les interventions du politique et les politiques de durabilité sont fondues dans un discours de type « nous contre eux » et présentées comme le diktat d'une « élite des riches » à l'encontre d'un « prolétariat en gilet jaune » et qui rogne les droits et libertés de ce dernier groupe.

« Voilà qu'on essaie de nous convaincre d'un nouveau péché : la honte de prendre l'avion, sur le mode 'faites ce que je dis, pas ce que je fais'. Au Forum économique mondial de Davos, c'est 1.500 jets privés qui ont atterri pour l'éco-festival capitaliste de l'élite des riches. Et les écolos trémousseurs au clair de lune qui se sont rendus en avion à la conférence sur le climat de Katowice ont émis autant de CO₂ que 8.200 ménages américains sur toute une année. Mais ces donneurs de leçon estiment que ce moyen de transport est trop bon marché pour le bas peuple pollueur. Selon Groen, un aller-retour pour Benidorm devrait devenir plus cher pour le prolétariat en gilet jaune, comme ça ils pourront juste encore aller à pied à Compostelle, en triporteur au zoo et prendre la trottinette pour monter sur le Kimmelberg^{48 49}. »

1.2.2 VISION DU MONDE

Les lignes narratives exposées ci-dessus révèlent la prédominance d'un paradigme écomoderniste classique, qui met durabilité et croissance économique sur le même pied et considère même qu'elles peuvent se renforcer mutuellement. L'équivalence de ces deux objectifs transparaît notamment dans cette citation d'Arnaud Feist, le CEO de Brussels Airport :

« C'est tout le modèle économique qui est remis en question. Pourtant : combien de gens doivent leur job à l'avion ? Nous voulons être un bon *corporate citizen*, nous avons tous une conscience écologique, mais les emplois créés par Brussels Airport - directement et indirectement, cela concerne 60.000 personnes en Belgique - ne sont pas non plus sans importance. Est-ce qu'on peut dire que le changement climatique est plus important que l'emploi ? Je pose la question, je n'ai pas de réponse. Si c'était simple, ce serait déjà résolu depuis longtemps^{50 51}. »

Dans ce discours, on admet que la durabilité doit être un objectif pour le secteur aérien, mais à condition qu'elle s'insère dans une logique de croissance continue et de maintien des bénéfices socioculturels de l'avion, du modèle low-cost « démocratique » et du droit de prendre l'avion. Bien que certaines options politiques (p. ex. limitation des vols de courte distance, transformation des aéroports en grands hubs de transport) se retrouvent dans le discours de la 'Mobilité équitable' (voir plus loin), la différence fondamentale entre ces deux discours réside dans ce que la 'Mobilité équitable' se fonde sur un scénario de décroissance, tandis que ce discours-ci part du principe d'une « croissance équilibrée ». Le terme est par exemple central dans la vision à long terme de Brussels Airport, mais il apparaît également sous d'autres formes (p. ex. « croissance verte ») chez d'autres acteurs. Il postule comme vision d'avenir idéale pour le secteur un équilibre entre croissance économique et durabilité, soutenant ainsi l'idée que le secteur de l'aviation pourrait être le moteur d'un développement socio-économique plus général. En ce sens, ce qui est recherché ici, c'est plutôt la durabilité dans sa version « douce ».



On constate également que ce discours établit un lien entre durabilité et équité. Comme expliqué à propos des lignes narratives, la justice sociale y est comprise comme le droit de prendre l'avion et la préservation du caractère démocratique de l'avion, sous la forme de prix bas et abordables, pour une classe moyenne en expansion. Dès lors, des approches plus transformatrices (p.ex. la 'Mobilité équitable', voir plus loin) sont dépeintes comme injustes et élitistes. Il y est également fait référence à l'importance des emplois, sans que ce soit cependant mis explicitement en relation – contrairement à ce qui se passe dans les deux discours suivants – avec la justice sociale ; le lien est plutôt fait ici avec le maintien d'une logique de croissance.

1.2.3 RÔLES

L'accent mis sur l'autorégulation du secteur (p. ex. grâce à la RSE et à l'innovation technologique) et du consommateur vient étayer l'observation selon laquelle les lignes narratives du discours de la 'Croissance équilibrée' sont sous-tendues par un concept de durabilité douce. L'idée sous-jacente à ce discours est que, au bout du compte, ce qui assurera neutralité climatique et croissance durable à ce secteur, ce n'est pas une politique climatique ambitieuse, mais l'inscription de la durabilité au cœur de la stratégie à long terme des acteurs privés. Cette idée est toutefois nuancée en ce sens qu'une intervention des pouvoirs publics n'est pas exclue d'emblée (l'interdiction des vols de courte distance est par exemple envisageable), mais uniquement dans le cadre des principes de croissance détaillés ci-dessus et de préférence aussi au niveau européen ou international.

1.3 TOURISME DURABLE

1.3.1 LIGNES NARRATIVES

Diagnostic

En ce qui concerne le **diagnostic**, le discours du 'Tourisme durable' s'appuie principalement sur deux lignes narratives. **Premièrement**, il remet en question le modèle actuel de démocratisation et de croissance constantes du secteur des voyages. Alors que le discours de la 'Croissance équilibrée' voit dans la démocratisation des voyages un acquis à protéger, ce discours-ci pointe du doigt les problèmes suscités par cette démocratisation. Selon ce discours, l'impact croissant du secteur touristique sur le climat n'est que l'un des effets négatifs de cette démocratisation, auxquels il faut ajouter l'impact négatif sur les communautés locales :

« Les destinations touristiques se plaignent de places publiques et de sites pleins à craquer. Les prix de l'immobilier s'envolent aux dépens des habitants, qui n'ont souvent d'autre choix que de déménager. Et la nature est ignorée, ce qui a des conséquences désastreuses pour la faune et la flore^{52, 53}. »

MVO Vlaanderen attire l'attention sur le paradoxe du modèle touristique actuel : « Le tourisme est une activité intrinsèquement chère (si on prend en compte le coût des émissions, du carburant, de la conservation des destinations...) qui devient de moins en moins chère pour le consommateur^{54, 55}. » Selon ce discours, la démocratisation des voyages en avion s'est faite au détriment des communautés locales qui accueillent les touristes et qui vivent souvent de cet accueil.

Bruges ou Barcelone, mais aussi des villes et communautés dans le Sud pâtissent d'un tourisme de masse effréné. Un rapport de la Coopération Technique Belge (la coopération au développement, aujourd'hui Enabel) qualifie le tourisme de masse de « secteur destructeur » pour les pays en développement et fustige les inégalités qu'il peut engendrer :



« Cela dépend pour beaucoup de la manière dont le tourisme est envisagé. Trop souvent, le tourisme de masse est synonyme de catastrophe environnementale et d'un secteur où il y a peu de gagnants, beaucoup de perdants et énormément de dépendance dans les relations mutuelles [...] Le touriste moyen dans un pays du Sud consomme de 7 à 10 fois plus d'eau qu'un habitant local. Aux Philippines, l'eau utilisée pour un terrain de golf permettrait de satisfaire les besoins journaliers de 15.000 habitants de Manille ou de 60.000 habitants de la campagne. Sur un vol d'une heure, un seul passager produit plus d'émissions de CO₂ qu'un habitant du Bangladesh sur toute une année. Au Népal, un touriste qui fait un trek en montagne consomme environ 6 kg de bois par jour pour se chauffer, alors que le pays est dévasté par l'érosion^{56, 57}. »

Une **deuxième ligne narrative** dénonce les effets néfastes du tourisme de masse non seulement sur le climat, l'environnement et les communautés locales, mais aussi sur le voyageur lui-même. Plus exactement, elle met en cause la manière dont les gens conçoivent le voyage. Celui-ci est devenu une course pour voir le maximum, un enchaînement de *musts* ou une façon de cocher les cases de sa « liste des envies »⁵⁸. Nous sommes tellement à la recherche des meilleures expériences possibles que nos voyages deviennent la continuation d'un quotidien frénétique au lieu d'être d'un moyen d'y échapper.

Pronostic

Le 'Tourisme durable' ambitionne de résoudre les deux problèmes décrits dans son diagnostic. Les **deux lignes narratives** qui composent le pronostic de ce discours sont d'ailleurs le prolongement l'une de l'autre : grâce à d'autres habitudes de voyage – lenteur, conscience, responsabilité, durabilité et respect des communautés locales – le tourisme peut, d'obstacle au développement durable, en devenir l'un des moteurs.

« Le tourisme durable consiste aussi à prendre le temps de découvrir les environs et d'adopter le mode de vie de la population locale, au lieu de voir absolument tout ce qu'il y a à voir. Se rendre dans un pays lointain pour retomber dans ses vieilles habitudes de consommation, ce n'est pas vraiment respectueux vis-à-vis du mode de vie local^{59 60}. »

L'**élément central** de ce discours est donc la responsabilité du secteur touristique et du touriste individuel, invités à agir de façon respectueuse (*travel responsibility*)⁶¹. Tout comme dans le discours de la 'Croissance équilibrée', l'accent est mis sur les efforts à fournir par le secteur lui-même en matière de durabilité. Cela implique notamment de respecter les populations locales, mais aussi de pratiquer le *slow travel*, de consommer des produits locaux, de choisir des moyens de transport respectueux de l'environnement sur place (p. ex. en évitant les vols intérieurs) et de ne pas porter préjudice à l'environnement local⁶².

En ce qui concerne plus spécialement les voyages en avion, Charlie's Travel encourage par exemple à réserver des vols directs et à appliquer la compensation carbone⁶³. Des entreprises comme Greentripper – qui proposent ce type de formules – présentent cette compensation comme suit :

« Vous découvrez votre reflet dans les eaux de l'Amazonie ; vous vous sentez tout petit dans l'ombre des cimes enneigées de l'Himalaya ; vous êtes impressionné par la beauté de la grande barrière de corail : voyager nous enrichit et nous inspire. Nous gardons de nos voyages des moments uniques [...] Les voyages aggravent malheureusement le réchauffement climatique et font des ravages sur l'environnement. Chaque fois que vous voyagez, vous pouvez rendre à la nature un peu de ce qu'elle nous offre, grâce à Greentripper [...]. Ainsi, nous permettons à ces projets de réduction de CO₂ d'exister et nous limitons l'impact de nos voyages^{64 65}. »

Les voyageurs participent au mouvement : Sunweb, par exemple, compense automatiquement les émissions de CO₂ des voyages en avion de ses clients⁶⁶. Quant à Djoser, il a choisi de collaborer avec KLM et Air France en raison de leur « politique environnementale active⁶⁷ ». Malgré l'importance accordée à la durabilité et à l'impact sur le climat et l'environnement de nos habitudes de voyage, les déplacements (de longue distance) en avion ne sont donc pas exclus *a priori* dans ce discours. Pour reprendre les termes de Kristof Lataire, chef de projet chez Reizen naar Morgen :

« Les gens veulent parfois voir le monde entier. Et j'estime que cela doit rester possible. Mais à partir du moment où une destination offre du sens et de la passion, nous pouvons évoluer et au lieu d'en vouloir toujours plus et d'être dans le 'devoir', adopter des manières de visiter et de voyager qui ont du sens pour nous. Si un Américain est dingue de Bruges parce qu'il aime notre patrimoine, alors c'est ça qu'il faut lui montrer, parce que c'est pour cela qu'il vient 'en vrai'. Cela ne veut pas dire que nous encourageons les gens à prendre l'avion à tout va, qu'on les ferait pour ainsi dire prendre un avion d'Amsterdam à Bruxelles pour sillonner Bruges pendant une heure ou deux. Mais nous devons continuer à faire découvrir notre destination aux gens du monde entier, même si c'est autrement. Ce changement doit avoir lieu. Nous ne devons plus dire 'le marché asiatique', nous devons parler de personnes, en Asie, qui sont passionnées par les primitifs flamands ou par notre patrimoine religieux. Nous devons entrer en relation avec elles^{68 69}. »



1.3.2 VISION DU MONDE

En résumé, on peut dire que, selon la logique de ce discours, le tourisme responsable et le *slow travel* sont à même de compenser totalement l'impact écologique des voyages en avion, que ce soit au moyen de mécanismes directs de compensation carbone ou au moyen d'une contribution positive du touriste responsable au développement socio-économique du pays ou de la communauté d'accueil. Dans ce discours, la possibilité de voyager (loin) est une donnée incontournable, étant donné qu'un « monde sans tourisme reste impensable⁷⁰ ». Le tourisme durable doit donc devenir un moteur de croissance inclusive et durable – et est d'ailleurs mis en relation avec les Objectifs de développement durable (Sustainable Development Goals ou SDGs) :

« Dans le secteur du tourisme, on entre en contact avec presque tous les SDGs, car ce secteur est très vaste et a une portée mondiale. Le secteur représente environ 10 % de l'économie mondiale et 1 emploi sur 10 aux quatre coins du monde. Plus d'un milliard de personnes voyagent dans le monde chaque année. Si tout le monde voyageait de façon responsable, l'impact positif serait énorme^{71 72}. »

À la ViaVia Tourism Academy, émanation de l'agence de voyage Joker, on parle du modèle des '4 P' pour décrire la compatibilité du développement durable et du tourisme international : voyager doit être un savant dosage entre *People, Planet, Prosperity et Pleasure* :

« De cette manière, vous créez une valeur ajoutée : *pleasure* pour le voyageur dans le sens d'une expérience extraordinaire, *pleasure* pour l'habitant local dans le sens d'une attitude respectueuse et d'un travail décent. Le quatrième P peut en fait servir de pierre de touche pour les trois autres P. Comment un projet écologique peut-il rendre l'expérience du touriste plus intense et en même temps augmenter les revenus de la communauté locale ? Sous cet angle, la durabilité peut devenir un instrument d'innovation^{73 74}. »

Le discours du 'Tourisme durable' adopte une position un peu plus critique que le discours de la 'Croissance équilibrée' à l'égard de la croissance économique. Le développement effréné du secteur des voyages est amplement décrié comme faisant partie du problème et du diagnostic. Ses effets négatifs ne se font pas seulement sentir, selon ce diagnostic, sur l'environnement, le climat et les communautés locales, mais aussi sur le consommateur individuel. Celui-ci subit, dans ses habitudes de voyage, l'influence insidieuse d'une logique de compétition et de stress : il faut voyager toujours plus et toujours plus loin. Ce '*fast travel*' est comparé à la *fast fashion* et au *fast food*. À cette forme de consommation « rapide », on oppose une philosophie de la lenteur, dont est issu le concept de *slow travel*.

Néanmoins, la logique économique n'est pas tout à fait évacuée. D'une part, on constate que le *slow travel* est présenté au consommateur individuel comme une nouvelle tendance⁷⁵ et une nouvelle façon de vivre des expériences uniques, de sorte que le concept est englobé dans une logique de consommation. En ce qui concerne la relation entre durabilité et croissance économique, le pronostic est aussi comparable à celui de la 'Croissance équilibrée' : la durabilité y est également envisagée dans une perspective plus large. L'important, ce ne sont pas seulement les considérations écologiques (*planet*), mais aussi les personnes (*people*) et la prospérité (*prosperity*) ; la réduction de l'impact climatique des voyages (en avion) ne peut pas et ne doit pas nécessairement se faire au détriment du développement socio-économique des communautés (tant en Europe que dans le Sud), lesquelles dépendent souvent des revenus du tourisme. En ce sens, on peut également déceler dans ce discours un concept implicite de justice sociale.

« Notre approche durable du voyage apporte une certaine sécurité aux personnes sur place. La sécurité d'un salaire honnête et d'un revenu fixe. De nombreuses familles dépendent du tourisme (10 % des revenus dans le monde sont issus du tourisme). En ce moment, il n'y a pas de voyageurs et tout cela fait défaut, or, dans beaucoup de pays, il y a pas de filet de sécurité structurel organisé par les pouvoirs publics pour pallier temporairement cette perte^{76 77}. »

1.3.3 RÔLES

On voit clairement, d'après la description ci-dessus, que le discours du 'Tourisme durable' concerne principalement les acteurs privés (voyagistes, blogs de voyage) et les consommateurs individuels. En proposant des formules durables, le tourisme peut non seulement devenir un moteur de développement durable, mais apprendre aux consommateurs à adopter des attitudes individuelles plus durables et plus écologiques⁷⁸. Les acteurs publics ne sont toutefois pas totalement absents de ce récit : ils fournissent en effet les cadres à l'intérieur desquels le secteur privé déploie ses efforts en matière de durabilité. On a évoqué plus haut les Objectifs de développement durable, mais l'Organisation mondiale du tourisme au sein des Nations Unies (UNWTO) est elle aussi régulièrement citée comme forum posant les jalons d'un tourisme durable⁷⁹. On retrouve le même type de discours chez Toerisme Vlaanderen, où l'on parle de mettre en place une politique d'accompagnement, d'assumer une fonction de liaison en tant que décideur politique et de créer les conditions adéquates pour faire prospérer le tourisme durable⁸⁰. Pas de politique ferme, donc, pour mettre le tourisme sur la voie de la durabilité, mais une politique de soutien, non contraignante, qui aide les entrepreneurs à prendre le train de cette tendance.



1.4 MOBILITÉ ÉQUITABLE

1.4.1 LIGNES NARRATIVES

Diagnostic

Le discours de la 'Mobilité équitable' part de quatre lignes narratives principales. La **première** met en relation l'impact climatique croissant du secteur aérien avec le vide réglementaire dans lequel évolue ce secteur et qui s'étend à tous les échelons décisionnels. L'industrie aéronautique est ainsi « le seul secteur à ne pas être pris en considération dans l'élaboration des plans climatiques nationaux⁸¹ ». L'autoréglementation du secteur (via l'accord CORSIA notamment⁸²) est également jugée insuffisante et absurde⁸³ au niveau international.

« L'industrie aérienne n'a jamais vraiment été en transition. Elle n'est pas soumise à la fiscalité sur le carburant – elle ne paie aucune taxe kérosène –, elle ne paie pas sa juste part d'impôts dans les pays où elle opère et génère des pollutions. Elle n'est pas soumise aux Accords de Paris sur le climat et ne paie aucune taxe carbone. Or des aides mirobolantes sont promises et déjà octroyées à l'industrie aérienne partout dans le monde : des milliards de dollars et d'euros, en échange de « contreparties » plus que douteuses⁸⁴. »

Même l'intégration des vols intra-européens dans le système européen d'échange de quotas d'émission (ETS) est considéré comme insuffisante au regard des défis climatiques. Malgré un plafond censé mener à la neutralité carbone, les émissions produites par le trafic aérien ne cessent en effet d'augmenter⁸⁵. En outre, le système ETS ne tient pas compte d'émissions autres que le CO₂, comme la vapeur d'eau, la suie et les particules fines. La politique en matière d'aéroports régionaux est également pointée du doigt. Bien entendu, les arguments varient selon le contexte régional. En ce qui concerne l'aéroport de Deurne, c'est sa mutation de « modeste aéroport d'affaires en base touristique pour des vols low-cost européens⁸⁶ » qui est jugée problématique. À Liège, c'est l'évolution de l'aéroport local vers le statut de hub logistique – notamment du fait de l'arrivée d'entreprises d'e-commerce comme Alibaba – qui est vivement critiquée. Alors que le discours de la 'Croissance équilibrée' met l'accent sur la croissance économique et le développement régional, le discours de la 'Mobilité équitable' problématise plutôt le rôle des pouvoirs publics lorsqu'ils soutiennent et subventionnent des aéroports régionaux – souvent déficitaires – et souligne l'incompa-

tibilité du développement de ces derniers avec les objectifs climatiques et environnementaux.

« La Wallonie a misé lourdement sur le développement de ses aéroports (Liège Airport et Charleroi Bruxelles-Sud). Cela a porté ses fruits. Depuis 2000, le fret aérien – concentré sur Liège Airport – a été multiplié par 3 alors que le transport passagers – essentiellement sur Charleroi Bruxelles-Sud – a été multiplié par 18 [...]. De 2013 à 2017, les émissions wallonnes ont baissé de -1.555.608 tCO₂. Dans le même temps, l'activité de Liège Airport a augmenté de +389.181 tCO₂. En d'autres termes, la croissance de Liège Airport a annulé 25 % des efforts de toutes les femmes et les hommes de Wallonie sur ces cinq années⁸⁷. »



Dans la **deuxième ligne narrative**, qui s'inscrit dans le **prolongement de la première**, il est question d'une « concurrence toxique » entre avion et train en Europe. Hans Elsen (ACV/CSC Puls) compare par exemple la relation entre secteurs aérien et ferroviaire à l'intrication entre centrales nucléaires et autres sources d'énergie : « On n'osera investir que lorsqu'on sera sûr que cette concurrence toxique finira pas cesser⁸⁸. » Cette concurrence toxique se traduit principalement par une forte taxation du trafic ferroviaire (p. ex. taxe sur l'électricité et TVA sur les tickets de train internationaux) alors que le trafic aérien bénéficie d'exonérations fiscales. Résultat : le train est une option plus chère et donc rarement ou jamais plus attrayante que l'avion pour les consommateurs, même sur de courtes distances. Cependant, le

secteur ferroviaire souffre d'un problème plus profond. L'attention est notamment attirée sur le manque d'uniformité de l'infrastructure ferroviaire européenne⁸⁹ et sur les tendances protectionnistes de certains États membres (qui facturent par exemple des frais d'infrastructure aux opérateurs internationaux)⁹⁰.

Une **troisième ligne narrative** met en exergue les injustices sociales inhérentes au modèle de développement actuel du secteur aérien. Pour résumer : l'argument, avancé dans le discours de la 'Croissance équilibrée', selon lequel il y a une justice sociale dans la démocratisation de l'avion, est ici renversé de diverses manières. Des organisations comme Zomer Zonder Vliegen argumentent ainsi que l'avion est foncièrement antidémocratique et inéquitable puisque la croissance du secteur se fait « aux dépens de la planète et d'une grande partie de ses occupants⁹¹ ». Jan Mertens se demande dans Oikos : « La question sociale est-elle que les pauvres ne prennent pas encore assez l'avion ou que les riches le prennent trop ?⁹² ». Il ajoute : « Prendre l'avion autant qu'on veut au prix le plus bas possible ne peut pas être un droit universel. Une prospérité équitable dans les limites planétaires, qui soit tenable aussi pour les générations futures, cela, ce peut être un droit⁹³. » Le principe d'équité s'applique donc aussi bien à des inégalités « actuelles » (p. ex. entre riches et pauvres, en Belgique comme à l'échelle internationale) qu'à des inégalités entre générations.

D'autres organisations, comme le groupe de réflexion Denktank Minerva, la CSC ou le Bond Beter Leefmilieu, allèguent en outre que le modèle économique des compagnies low-cost bâtit trop souvent son succès sur le dos des travailleurs⁹⁴. La précarisation des conditions de travail dans ces compagnies est taxée par ses adversaires de « ryanisation⁹⁵ ». On entend le même type d'argument contre l'extension de l'aéroport de Liège en plaque tournante de l'e-commerce, que ses opposants locaux qualifient de développement économique non durable, réalisé au détriment des travailleurs et des commerçants locaux.

« L'accroissement des zones de ventes d'Alibaba au niveau mondial aurait également des répercussions sur les petits commerçants. Effectivement, cette plateforme en ligne offre une gamme presque infinie de produits à des prix imbattables : une concurrence plutôt déloyale pour les petits commerces locaux, déjà bien mis à mal par la multiplication des galeries commerciales et des hypermarchés. Et quand les commerces locaux ferment, les centres-villes se meurent et des emplois de qualité non délocalisables sont perdus⁹⁶. »

La **quatrième et dernière ligne narrative** du point de vue du diagnostic établit un lien entre les grandes structures sociales et notre comportement et consommation individuels. Dans le même esprit que les trois lignes narratives précédentes, des organisations comme Zomer Zonder Vliegen rejettent notre modèle actuel de transport et de voyage aériens, dans lequel elles voient un signe de folie et d'arrogance (« Vliegen is voor vogels » – « Voler, c'est pour les oiseaux » – affirme-t-on chez Zomer Zonder Vliegen) et considèrent les touristes comme des espèces d'icône modernes⁹⁷. Le transport aérien est vu comme une forme d'« hypermobilité » vivement désapprouvée et appartenant à un « modèle de consommation qui n'est plus tenable⁹⁸ ». Pour Youth for Climate, associer les voyages lointains à une forme de bonheur relève de l'illusion orchestrée. Les voyages rapides et lointains sont décrits comme inconfortables, superficiels et déconnectés du contexte local :

« Vous rêvez encore de citytrips ? Ces séjours éclairs où on se faisait massacrer les genoux dans un avion low cost, après s'être levé à 3h du matin ? Où on rentrait le lendemain soir, crevé, avec dans le smartphone la preuve grimaçante qu'on y avait été pour de bon – parce qu'à cette vitesse-là on n'était pas tout à fait sûr ?⁹⁹ »

Bien que ces lignes narratives rappellent fortement le discours du 'Tourisme durable', il y a deux différences majeures : pour commencer, des acteurs comme Zomer Zonder Vliegen et Youth for Climate excluent presque totalement le transport aérien de leur conception du voyage durable (voir aussi plus loin). Ensuite, leur conception du voyage durable est aussi plus politisée, en ce sens qu'ils établissent un lien entre le comportement individuel du voyageur et les structures politico-économiques qui le favorisent :

« Trop de partis, même sensibles à la question environnementale, sont forcés de pratiquer la langue de bois, et d'accepter des accords politiques cyniques où l'on trouve des absurdités comme des 'aéroports zéro carbone'. Trop nombreux sont les acteurs terrorisés par la réaction de citoyens et d'électeurs qui ont pris l'avion comme jamais au plus fort du mouvement climatique. On renvoie tout courage politique à l'Europe (taxe carbone, taxe kérosène). 'C'est pas nous, c'est eux.'¹⁰⁰ »

En conclusion, on peut dire que le diagnostic posé par le discours de la 'Mobilité équitable' revient à une vaste mise en cause du modèle de développement en vigueur dans le secteur aérien au regard de la durabilité et du cadre politique (défaillant) qui favorise ce modèle. Les solutions passant par l'autorégulation, comme le progrès technologique ou la compensation carbone, sont donc vues d'un œil très critique dans ce discours.

Pronostic

Point de vue pronostic, ce discours part de la conviction que pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris, il est indispensable que le politique mette un frein à la croissance du secteur aérien. Mais quelles sont les implications concrètes, selon ce discours, d'une contraction organisée de cette croissance ? **Premièrement**, il s'agit d'établir des conditions équitables (*level playing field*) sur le plan fiscal pour mettre fin à la concurrence toxique entre avion et train. Prélever une taxe sur les billets d'avion ou sur le kérosène, par exemple, permettrait au train de devenir une alternative concurrentielle, en termes de coûts, à l'avion pour les vols de courte distance¹⁰¹. Comme dans le discours de la 'Croissance équilibrée', les regards se tournent principalement vers les échelons décisionnels européen et (dans une moindre mesure) international, étant donné le caractère transnational du secteur du transport. Selon les porteurs de ce discours, étant donné le manque de confiance dans l'ETS, une taxe européenne sur les passagers aériens et une interdiction des vols court-courriers s'imposent à court terme ; pour les vols long-courriers inévitables, une compensation carbone viendrait compléter ces mesures¹⁰². Des partis tels que Groen envisagent en outre la possibilité d'une taxe nationale sur le kérosène ou d'une TVA sur les billets d'avion¹⁰³.

Parmi les autres mesures suggérées pour rendre le train plus attrayant, on trouve notamment le développement d'une offre solide de trains de nuit¹⁰⁴, une réduction des frais d'infrastructure pour les trains de nuit¹⁰⁵ et une plus grande unification du réseau ferroviaire européen¹⁰⁶. Pour citer l'organisation Stay Grounded :

« Nous devons passer des modes de transports nuisibles à des modes plus environnementalement sûrs. Les courtes distances et certains vols moyens peuvent être remplacés par les trains dans les régions où des infrastructures ferroviaires adéquates existent, ou autrement par des bus/cars. Il n'est pas nécessaire d'avoir des TGV, mais les services de jour et de nuit doivent être attractifs, abordables et alimentés par des énergies renouvelables¹⁰⁷. »

Une **deuxième ligne narrative** qui revient souvent dans ce discours plaide pour l'élargissement du rôle des aéroports et leur transformation en hubs de transport :

« Nous devons laisser tomber l'idée voulant qu'une infrastructure aéroportuaire ne puisse servir qu'au transport par avion. Les aéroports pourraient devenir de véritables hubs de transport, et jouer à l'avenir un rôle dans l'harmonisation du trafic ferroviaire et du trafic aérien. L'infrastructure qui existe aujourd'hui, avec tous les services aux passagers et le personnel qualifié, peut être mobilisée pour réaliser cette transition. Sans que cela n'entraîne de pertes d'emplois et sans grandes reconversions. Les gens qui s'occupent aujourd'hui du ticketing pour les avions peuvent très bien le faire aussi pour le train et vice versa^{108 109}. »

Il apparaît très clairement que les décideurs politiques ont également un rôle central à remplir dans cette transformation de nos aéroports. À la lumière de la crise du coronavirus, qui a durement frappé le secteur de la navigation aérienne, plusieurs organisations (dont la CSS, Denktank Minerva et le PTB) plaident pour une nationalisation de l'exploitation de Brussels Airport afin de réaliser une « transition réfléchie » et de mettre un terme à la « course au moins-disant » (« *race to the bottom* ») européenne – qui met à mal les normes sociales et économiques à des fins de compétitivité¹¹⁰.

« [...] On pourrait notamment voir quels sont les vols essentiels et ceux qu'on pourrait remplacer par des liaisons ferroviaires et trains de nuit existants ou à créer. Il faut créer une commission de la navigation aérienne, où siègeraient des représentants des syndicats, des mouvements écologistes, des citoyens et des experts académiques, qui ait son mot à dire en ce qui concerne le transport aérien que nous voulons, les aides de l'État qui sont légitimes et les principes d'une transition équitable pour les travailleurs^{111 112}. »

Les citations choisies pour illustrer cette ligne narrative révèlent que la justice sociale est au cœur de la transition du secteur aérien. Beaucoup d'acteurs estiment essentiel d'impliquer les travailleurs dans la transition et de sauver un maximum d'emplois dans ce contexte¹¹³.

1.4.2 VISION DU MONDE

Enfin, on constate dans ce discours un rejet explicite de l'étiquette « *flygskam* » dont ses adversaires l'affublent régulièrement (voir plus haut). En réponse fleurissent d'autres étiquettes comme « fierté de prendre le train » ou « joie de prendre le bus » (« treintrots » et « busblijheid » en néerlandais), qui soulignent les effets positifs de la diminution des voyages en avion tels que postulés par ce discours¹¹⁴. Des modes de locomotion comme le vélo et/ou le train (de nuit) deviennent les symboles de nouvelles formes plus lentes de voyage et d'expérience de la liberté. Dans une lettre ouverte publiée dans Le Soir, quelques leaders d'opinion, dont Anuna De Wever et Adelaïde Charlier de Youth for Climate, les évoquent comme suit :

« Les anciens passagers des avions découvriront d'autres manières de voyager, de voir le monde, via un écotourisme plus lent mais bien plus satisfaisant et mémorable. Ceux qui expérimentent déjà cet écotourisme peuvent en témoigner. Leurs plus belles destinations sont celles qu'ils ont parcourues à pied, en vélo, en bus, en train, en voilier. Ce sont les voyages les plus remplis d'amour, d'amitié, d'aventure, d'expérience, de gastronomie, de culture, de découverte, de dépaysement. Et puis la philosophie nous apprend que la destination est le voyage lui-même, qu'il faut en prendre le temps pour le savourer. Ralentissons. Prenons le temps du voyage. Observons les paysages et les visages¹¹⁵. »

Bien que les médias parlent beaucoup du mouvement *flygskam*¹¹⁶, notre analyse révèle que les acteurs censés en faire partie considèrent eux aussi ce terme comme problématique ; pas seulement en raison de ses connotations négatives, mais aussi parce qu'il montre du doigt l'individu au lieu des structures politiques et économiques. Dans ce discours, la honte de prendre l'avion est vue plus comme une manœuvre de diversion que comme une évolution positive susceptible de contribuer à la transition : « Pendant que nous avons honte d'un voyage en avion, le secteur aérien se développe à une vitesse fulgurante et le kérosène n'est pas taxé¹¹⁷. »

Dans les deux précédents discours, on rencontrait un certain équilibre entre considérations économiques et écologiques (une acception « douce » de la durabilité), la balance penchant dans le discours de la 'Croissance équilibrée' vers la croissance économique. Dans le discours de la 'Mobilité équitable', la hiérarchie est clairement inversée, puisqu'il prône une limitation stricte de la croissance du secteur aérien pour des motifs écologiques et sociaux – des limites déterminées, sur le plan écologique, par le défi climatique et les objectifs de l'Accord de Paris. Mais ce discours postule également une limitation de la croissance pour des raisons sociales, sur la base de principes d'équité climatique : étant donné le faible pourcentage de personnes qui ont accès aux voyages en avion, une consommation (et une croissance) effrénée de l'avion est foncièrement injuste à l'égard des plus pauvres qui n'y ont pas accès et à l'égard des générations futures. Notre liberté individuelle de prendre l'avion est limitée par le bien-être des autres, aujourd'hui mais aussi à l'avenir. Au niveau structurel, ces réflexions par rapport à l'équité climatique mènent à un pronostic qui postule une transformation radicale du secteur sur la base de principes de décroissance. On peut donc parler en l'occurrence d'une vision « forte » de la durabilité.





On trouve par ailleurs dans ce discours des éléments de *slow travel* et une philosophie de la lenteur. Comme exposé à propos du diagnostic, le concept de *slow travel* est incompatible, dans ce discours, avec les voyages (lointains) en avion et il a aussi des résonances plus politiques. En outre, ce discours associe des éléments de *slow travel* qui sont également présents dans le discours du 'Tourisme durable' (une liberté qui nous fait retrouver le sentiment de la distance, la liberté de s'arrêter partout et de profiter des hasards que le voyage met sur notre chemin¹¹⁸) avec une composante plus profonde. Celle-ci pourrait être résumée par « la liberté dans l'autolimitation » : la liberté de ne pas faire certaines choses, puisant son sens dans la poursuite du bien commun et de la justice et les faisant passer avant les « besoins individuels qui nous sont imposés par le marché et les conceptions culturelles associées sur la liberté, l'indépendance et un mode de vie hypermobile¹¹⁹ ». Ou, comme l'exprime Jan Mertens :

« Il me semble important d'essayer, quitte à essayer beaucoup d'échecs, d'opter pour un mode de vie qui ne pèse pas trop lourd sur la planète. Cette attitude, choisie en toute liberté, je la perçois comme pleine de sens, pas comme la privation de quelque chose [...] Si vous faites la file au buffet de desserts dans une soirée et qu'il reste 10 brownies sur la table, vous n'en prendrez qu'un (ou pas du tout), parce que vous voulez que les autres aussi puissent en profiter. Aussi délicieux soient-ils, ce serait un peu triste de définir le fait de ne pas voir pris les neuf autres comme une privation, alors que cela peut aussi être un enrichissement, de savoir que vos amis pourront eux aussi savourer le plaisir délicieux du chocolat. Peut-être y a-t-il plus de liberté dans cette limitation, parce qu'elle mène à plus de justice chocolatière^{120 121}. »

1.4.3 RÔLES

Dans ce discours, l'accent est surtout mis sur le structurel : l'impact climatique du secteur aérien résulte d'abord de la combinaison d'une logique de croissance effrénée et d'une infrastructure politique qui perpétue une concurrence déloyale entre l'avion et des moyens de transport plus durables. Les pouvoirs publics doivent donc, à divers échelons, prendre l'initiative de mettre en place un nouveau cadre pour la navigation aérienne qui soit basé sur un processus de décroissance. Il est aussi frappant de constater qu'un rôle évident est réservé aux organisations de la société civile (ONG, syndicats) et aux citoyens, qui doivent également être impliqués dans la transition de manière à surveiller la mise en œuvre de ses ambitions et de la justice sociale.

Les consommateurs individuels ont également, selon ce discours, un rôle à jouer dans la transition. Des organisations comme Zomer Zonder Vliegen font le lien entre les lignes narratives qui réclament un changement de paradigme politique et les lignes narratives orientées consommateur. Elles le font avec la conviction que « chaque action, chaque changement de comportement ou de consommation compte¹²² ». Comme évoqué plus haut, les décisions personnelles des consommateurs ne sont pas vues comme la cause du problème (d'où le rejet de la honte de prendre l'avion), mais comme un maillon de la transition.

1.5 RÉFLEXIONS

Dans une première version, l'analyse de cette controverse faisait – pour la partie néerlandophone – la distinction entre un discours du 'Tourisme durable' et un discours du 'Strong Slow Travel'. Ce dernier se fonde sur la même philosophie de la « lenteur » qui caractérise le discours du 'Tourisme durable', mais s'en différencie par le refus radical des voyages en avion, même moyennant compensation des émissions. Il était aussi jugé différent du discours de la 'Mobilité équitable' dans la mesure où il s'agissait encore d'un discours dépolitisé, mettant l'accent sur un changement dans notre modèle de consommation et non pas sur des interventions structurelles des pouvoirs publics.

Après de longues hésitations, nous avons néanmoins décidé d'intégrer le discours du 'Strong Slow Travel' dans le discours de la 'Mobilité équitable', la distinction entre les deux nous semblant finalement artificielle. Les lignes narratives professant une autre façon de voyager (en train, à vélo ou à pied) et celles dénonçant un vide politique dans le secteur aérien s'inscrivaient toujours dans le prolongement les unes des autres. Et bien que certaines organisations, comme Zomer Zonder Vliegen, à Gand, mettent surtout l'accent sur le comportement du consommateur et « la tentation », l'importance des changements de politique et des mesures structurelles est bien présente dans leur discours. La différence était donc trop minime pour être conservée dans le texte définitif.

En ce qui concerne les différences entre les analyses néerlandophone et francophone, cette dernière avait elle aussi identifié initialement quatre discours. Le discours 'Aviation Must Pay' ('L'Aviation doit payer') s'appliquait essentiellement aux mouvements de protestation locaux contre les aéroports et leur extension. On y reproche aux aéroports (régionaux) de recevoir des subventions sous le couvert de la croissance économique et de la création d'emplois. Or, le développement de ces aéroports a des répercussions néfastes sur le climat et sur la qualité de vie locale, et ne crée en outre que des emplois précaires et de faible qualité. Ce discours réclame donc une meilleure politique, plus rigoureuse, de la part des pouvoirs publics. Le deuxième discours identifié était celui de la 'Techno-sustainable Growth' (la 'Croissance techno-durable'), qui coïncide pour une large part avec celui de la 'Croissance équilibrée'. La croissance constante du secteur aérien étant inéluctable, celui-ci doit être « écologisé », grâce aux efforts individuels des consommateurs et des entreprises (compensation carbone et RSE) et à l'innovation technologique. Parallèlement, ce discours postule une autorégulation du secteur et considère que



le low-cost est « démocratique » et constitue un acquis important.





Le discours 'Travel Differently, for the Planet' ('Voyager autrement, pour la planète') avait beaucoup de points communs avec le discours de la 'Mobilité équitable'. Selon ce discours, la surconsommation de voyages en avion ne constitue pas seulement une attaque contre le climat, elle est aussi socialement injuste car seule une faible proportion de la population a les moyens de prendre l'avion. Il faut donc des solutions de substitution (train, bus, vélo, etc.), et tant le politique que le consommateur ont un rôle à jouer. Enfin, le discours 'More Growth, More Jobs' s'est avéré être une variante 'dure' du discours de la 'Croissance équilibrée'. Il insiste sur le rôle de moteur économique de la navigation aérienne, dans laquelle il voit un maillon crucial du développement de l'industrie et de l'e-commerce. Cependant, il est surtout question ici du transport de marchandises et de l'expansion de l'e-commerce. On relève aussi une logique consistant à l'aligner sur la demande du consommateur : les compagnies aériennes doivent plus miser sur l'e-commerce afin de satisfaire les besoins du consommateur.

Initialement, l'analyse francophone mettait donc plus d'accents « locaux » dans l'identification des discours. Tant 'Aviation Must Pay' que 'More Growth, More Jobs' sont étroitement liés au développement des aéroports régionaux en Wallonie, qu'ils présentent l'un comme une évolution négative, l'autre comme une évolution positive. Nous avons cependant choisi, dans la version définitive, d'intégrer ces discours respectivement dans celui de la 'Mobilité équitable' et dans celui de la 'Croissance équilibrée'. Malgré la nette résonance régionale du discours 'Aviation Must Pay', ses lignes narratives vont en effet dans le même sens que la 'Mobilité équitable', car les mouvements de protestation qui le portent ne se bornent pas au contexte « local », mais critiquent aussi la situation générale dans le secteur aérien, à savoir le vide politique aux différents échelons décisionnels et une exonération fiscale déloyale. Cette imbrication des arguments nous a poussés à incorporer ce discours « régionalisé » dans celui de la 'Mobilité équitable'. De même, le discours 'More Growth, More Jobs' s'éloignait trop peu de celui de la 'Croissance équilibrée' pour maintenir cette distinction. Son insistance un peu plus forte sur la question de l'e-commerce et des vols cargo nous a semblé trop spécifique pour pouvoir parler d'un tout autre discours. Ces deux discours ont donc été intégrés.

Enfin, l'analyse francophone n'a trouvé que peu de preuves étayant l'existence d'un discours du 'Tourisme durable'. Bien que certaines sources (voyagistes et entreprises de compensation carbone comme Greentripper, notamment) soient actives aussi bien en Wallonie qu'en Flandre, nous avons décidé de n'intégrer dans l'analyse que des citations néerlandophones, pour bien montrer que ce discours, selon notre analyse, est plus présent en Flandre qu'en Wallonie.



TABLEAU 5 : RÉCAPITULATIF DE LA CONTROVERSE SUR L'AVION

	CROISSANCE ÉQUILIBRÉE	TOURISME DURABLE	MOBILITÉ ÉQUITABLE
Visions du monde 	Durabilité 'douce' <ul style="list-style-type: none"> Durabilité et croissance économique sur même pied et se renforçant mutuellement Croissance socio-économique = cadre pour mesures de durabilité Justice sociale <ul style="list-style-type: none"> Drôit de prendre l'avion Maintien et renforcement démocratisation de l'avion 	Durabilité 'douce' <ul style="list-style-type: none"> Modèle de croissance actuel aviation et tourisme intenable Impact négatif sur personnes, nature et climat Réinventer tourisme comme moteur d'un développement durable général Philosophie de la lenteur <ul style="list-style-type: none"> Contre le modèle actuel de consommation « rapide » <i>Slow travel</i> : lenteur, conscience, intensité 	Durabilité 'forte' <ul style="list-style-type: none"> Poursuite croissance impossible vu objectifs climatiques et justice climatique Décroissance exige transformation radicale secteur aérien Philosophie de la lenteur <ul style="list-style-type: none"> <i>Slow travel</i> : lenteur, conscience, intensité Sens et liberté dans l'autolimitation
Lignes narratives 	Diagnostic <ul style="list-style-type: none"> Poursuite croissance aviation souhaitable et inévitable Valeur ajoutée socioculturelle navigation aérienne et aéroports Démocratisation avion et tourisme = acquis à protéger Pronostic <ul style="list-style-type: none"> Durabilité grâce aux efforts du secteur (technologie, RSE) et du consommateur (compensation) Réglementation plus stricte = risque délocalisation et préjudices économiques Réglementation plus stricte = élitisme, potentiellement antidémocratique et inéquitable 	Diagnostic <ul style="list-style-type: none"> Démocratisation avion et tourisme au détriment du climat et des communautés locales 'Fast' travel = prolongement quotidien frénétique Pronostic <ul style="list-style-type: none"> Rechercher nouvelle manière responsable de voyager : respect communautés, nature et climat + compensation carbone Tourisme responsable -> nouveau type tourisme compatible avec ODD 	Diagnostic <ul style="list-style-type: none"> Vide réglementaire responsable de la croissance intenable Concurrence toxique entre avion et train en Europe Croissance aviation antidémocratique et inéquitable (p. ex. entre pauvres et riches, Nord et Sud, pour travailleurs compagnies low-cost et entre générations) Avion = consommation de masse et « hypermobilité » imposée Pronostic <ul style="list-style-type: none"> Créer conditions fiscales équitables entre train et avion Transformer aéroports en hubs de transport et les intégrer dans modèle post-croissance sous pilotage de l'État Fierté du train au lieu de honte de l'avion : limiter voyages avion = autre forme de liberté et donner autre sens au voyage
Rôles 	<ul style="list-style-type: none"> Autorégulation du secteur et des consommateurs Régulateur a un rôle, mais seulement si croissance garantie et de préférence au niveau transnational 	<ul style="list-style-type: none"> Accent sur consommateur individuel et secteur touristique Pouvoirs publics : seulement rôle de soutien/d'accompagnement 	<ul style="list-style-type: none"> Rôle important assigné aux pouvoirs publics (échelons régional à européen) dans pilotage de la transition Rôle actif attribué à société civile et citoyens dans la transition Consommateur : pas responsable du problème, mais en partie de la solution
Métaphores 	<p>Équilibre ; tourisme de masse = acquis ultime ; aéroports = moteurs économique et « portes d'entrée » sur le monde</p>	<p>Voyages responsables et respectueux (~travel responsibility) ; <i>people-planet-profit-pleasure</i> ; « rendre à la nature... » ; <i>slow travel</i> ; « ralentir, relier, approfondir... »</p>	<p>Concurrence toxique ; <i>level playing field</i> ; ryanisation</p>

An aerial photograph of a lush green field, possibly a pasture or agricultural land, with a white diagonal line running from the bottom left towards the top right. The text is overlaid on the top left portion of the image.

**CONTROVERSE N° 2:
ALLONS-NOUS
CONTINUER
À MANGER
DE LA VIANDE ?**

2.1 INTRODUCTION

« La viande, c'est du passé, l'avenir est au végétal » ou « la viande est le nouveau tabac » : depuis quelques années, la production et la consommation de viande sont de plus en plus controversées. Pour ses partisans, la viande fait incontestablement partie du régime alimentaire et même de la culture du Flamand, du Wallon ou du Belge. Ses opposants argumentent quant à eux de l'impact de la production et de la consommation de viande sur le climat, l'environnement et la biodiversité pour défendre un régime végé-

tarien ou végétalien. Les problématiques à l'origine de cette controverse sont vastes : elles touchent aussi bien à notre comportement et à notre santé d'individus qu'à des tendances structurelles générales qui concernent l'organisation de notre système agricole et le commerce (inter)national d'aliments et de produits carnés. Dans les sections qui suivent, nous présentons les **trois discours** que nous **discernons** dans cette controverse.

TABLEAU 6 : SYNTHÈSE DE LA CONTROVERSE SUR LA VIANDE

DISCOURS	DESCRIPTION
 BIEN DE CHEZ NOUS	Le discours du 'Bien de chez nous' décrit l'élevage animal en Belgique comme durable et circulaire, de sorte qu'il minimise d'une part les efforts qui resteraient à fournir par le secteur et qu'il encourage d'autre part une consommation (modérée) de viande locale, qualifiée de durable, saine, authentique et de qualité. Selon ce discours, la critique de l'élevage se caractérise par des biais idéologiques, porte préjudice aux agriculteurs et porte atteinte à notre liberté individuelle.
 VÉGÉTO-PRAGMATIQUE	Le discours 'Végéto-pragmatique' se fonde sur l'impact négatif de la production animale sur le bien-être animal, l'environnement, le climat et la santé. Il postule, principalement pour le premier motif cité, un avenir entièrement végétal. Il préconise pour y parvenir de stimuler une interaction positive entre offre et demande sur le marché et l'innovation technologique.
 AGRO-ÉCOLOGIE	Le discours 'Agro-écologique' met particulièrement l'accent sur l'hécatombe sociale causée parmi les agriculteurs par la logique de croissance actuelle et sur l'impact néfaste de l'agriculture et de l'élevage intensifs sur le climat, l'homme et l'environnement, tant ici que dans le Sud. L'agro-écologie professe une vision holistique de la transition agricole qui, outre qu'elle plaide pour une agriculture biologique en harmonie avec la nature, a aussi des répercussions sociopolitiques et scientifiques.

2.2 BIEN DE CHEZ NOUS

2.2.1 LIGNES NARRATIVES

Diagnostic

Dans son diagnostic, le discours du 'Bien de chez nous' s'appuie principalement sur trois lignes narratives. **Premièrement**, ce discours reconnaît que la durabilité est un défi que les producteurs de viande belges doivent relever. Toutefois, il insiste plus sur les démarches qui ont déjà été entreprises que sur celles qui restent à entreprendre : le secteur fait déjà beaucoup d'efforts et a inscrit la durabilité dans ses priorités. On peut lire ainsi sur le site web Vlees.be :

« [...] Nos industries locales comptent parmi les systèmes de production les plus durables du monde. Cela tient entre autres à notre économie des connaissances, à l'échelle à laquelle nous travaillons et au fait que nous réalisons, grâce à une haute efficacité, les plus basses émissions par kilo produit. En Belgique, la durabilité est un présupposé. C'est pour cela que nous avons de meilleurs résultats que d'autres pays, tant en Europe qu'au-delà^{123 124}. »

La viande belge serait donc déjà durable comparative-ment à celle d'autres pays. On observe d'ailleurs dans ce discours le réflexe consistant à « localiser » l'impact climatique de l'élevage animal : ses détracteurs commettraient une erreur en projetant des chiffres mondiaux sur la situation belge¹²⁵. Mais l'impact climatique de l'agriculture et de l'élevage dans le contexte belge est également relativisé par rapport à celui d'autres secteurs socio-économiques. Des acteurs tels que le Boerenbond soulignent par exemple que, en termes d'impact climatique, le secteur agricole n'arrive qu'à la cinquième place en Belgique, après d'autres secteurs comme la mobilité, l'énergie, les ménages et l'industrie¹²⁶. En Wallonie aussi, on retrouve des arguments analogues, qui mettent en avant la durabilité du secteur agricole et de la production de viande en particulier. Sur le site web Filagri.be, on apprend ainsi, à propos de la situation en Wallonie, que :

« L'agriculture (toutes filières confondues) contribuerait pour seulement 13 % des émissions wallonnes de GES, bien derrière les secteurs du transport (25 %) et de l'industrie (30 %). Abolir l'élevage en Wallonie n'aurait qu'un faible impact sur la réduction des émissions de GES¹²⁷. »

Une **deuxième ligne narrative** renchérit en insistant sur le fait que la circularité est déjà intégrée dans le modèle actuel d'élevage et de production de viande. L'élevage est très souvent décrit, par exemple, comme un transformateur des flux résiduels du travail de la terre. Selon cette ligne narrative, des déchets tels que les remoulages de soja, qui sont impropres à la consommation humaine, peuvent être transformés en aliments pour animaux. Stefaan de Smet, professeur à l'UGent, l'explique dans l'émission Nachtwacht (Canvas) :

« Selon moi, nous sommes tombés, sociologiquement, dans un discours 'végétal contre animal' : le végétal, c'est bon, les animaux, c'est mauvais [...]. Sur le plan des techniques agricoles, il faut bien se rendre compte que les animaux sont nourris majoritairement avec des sous-produits de l'industrie alimentaire, qu'ils transforment en produits animaux de haute valeur [...]. 86 % des aliments consommés par les animaux dans le monde sont inutilisables par l'homme^{128 129}. »

Un autre argument avancé dans ce contexte est le rôle de l'élevage et des animaux dans la transformation des terres à pâturage – et donc non cultivables – en produits « de haute valeur » comme la viande ou les produits laitiers¹³⁰. Les prairies pâturées sont en outre considérées comme des instruments de lutte contre le changement climatique – par le stockage de carbone dans le sol – et de protection de la biodiversité (qui y est plus élevée que sur les terres cultivées)¹³¹. L'élevage est donc, selon cette ligne narrative, essentiel à la circularité et à la durabilité du système agricole et ne peut dès lors pas en être purement et simplement exclu. Ce type d'observations revient aussi fréquemment dans la bouche des représentants du secteur wallon de la viande. La Fédération Wallonne de l'Agriculture affirme ainsi que :

« [...] le territoire agricole wallon multiplie les atouts pour lutter contre les changements climatiques. À commencer par son mode d'élevage bovin lié à l'herbe, ses agricultures qui sont autant de modes de production complémentaires, son activité agricole de type familial et à taille humaine, sa production d'énergies renouvelables et ses efforts continus dans la réduction des émissions des gaz à effets de serre¹³². »

Quant au rôle des prairies pâturées, il est expliqué comme suit :

« Les herbivores contribuent au maintien de la biodiversité. Le fait de maintenir des prairies entraîne toute une série d'éléments positifs par rapport à nos paysages, à la diversité de la faune et de la flore. Une prairie peut fixer jusqu'à une tonne six de carbone par an si elle est pâturée¹³³. »

Une **troisième ligne narrative**, du point de vue du diagnostic, estime d'ailleurs que le débat sur la durabilité va trop loin et vise directement l'agriculteur individuel. Celui-ci est considéré comme doublement frappé par la problématique du climat et de l'environnement : victime du réchauffement climatique et du changement des conditions météorologiques, il est de surcroît accusé d'être partiellement responsable du problème :

« Ne nous voilons pas la face : le climat devient plus extrême et l'agriculteur est le premier à le ressentir. Et pourtant, il y a des gens qui veulent résoudre le problème aux dépens des agriculteurs. L'agriculture intensive est diabolisée, mais les gens doivent bien continuer à manger, non ?^{134 135} »

On retrouve une argumentation similaire chez Willy Borsus, ministre wallon de l'agriculture, dans une interview à La Libre :

« La première difficulté, c'est la perception du monde agricole. Les critiques sont incessantes et les agriculteurs sont beaucoup trop souvent accusés de tous les maux de la société : coupables des dérèglements climatiques, d'utiliser des pesticides alors qu'ils n'ont souvent pas d'autre choix, de faire du bruit lorsque la moisson bat son plein, de salir la route lorsque l'on fait les silos dans les zones herbagères. Je souhaite contribuer à réconcilier la société avec le monde agricole¹³⁶. »

Cette ligne narrative revient aussi régulièrement sous diverses variantes. Nous verrons par exemple dans le discours 'Agro-écologique' qu'elle peut conduire à voir dans l'agriculteur un allié dans la lutte contre le changement climatique, qui est de bonne volonté mais prisonnier de structures induisant des pratiques non durables. Dans ce discours-ci, cependant, cette ligne narrative prend une forme plus défensive : elle récusé les critiques contre l'élevage intensif, les jugeant mal informées et partiales. L'image négative de l'élevage et de la production de viande est « trop rarement déterminée par l'expérience personnelle, en allant voir le paysan et en parlant d'homme à homme ou femme », si bien que « l'histoire est racontée par ceux qui ne nous connaissent plus¹³⁷ ».



« Il y a une constante dans toute cette histoire. À peu près tous les influenceurs ou les groupements idéologiques ont leur avis sur l'agriculture et sur ce qu'elle devrait être selon eux. Mais, comme l'écrivait l'ancien président américain Dwight Eisenhower, c'est très facile de nous dire comment faire notre travail de paysan quand votre charue est un crayon et que vous êtes à mille lieues du champ. Ils sont tous d'accord pour faire peser une lourde charge sur les familles d'agriculteurs, sauf qu'ils ne les voient pas et ne les connaissent pas...^{138 139} »

À son point culminant, cette attitude défensive se mue en avertissement : avec ces critiques, la société « scie la branche sur laquelle elle est assise¹⁴⁰. » C'est donc toute la production alimentaire qui est mise en danger par la controverse et les discussions autour de l'élevage et de la production de viande ainsi que par l'image négative qu'elles renvoient des agriculteurs et du secteur agricole en général.

Pronostic

Point de vue pronostic, nous décelons cinq lignes narratives dans le discours du 'Bien de chez nous'. **Premièrement**, le portrait des agriculteurs belges en leaders mondiaux de la durabilité conduit non pas à un rejet catégorique d'efforts supplémentaires dans ce sens, mais bien à en nuancer la nécessité.

« Ces dix à vingt dernières années, notre secteur a fait beaucoup pour adopter une approche plus prudente et plus consciente en la matière. Il y a toujours moyen de faire mieux ; je ne dirai certainement pas le contraire, mais cela signifierait que tout le monde, de la Pologne à la Flandre, devrait procéder à une réduction linéaire de 50 pour cent. Peut-être qu'on pourrait faire un peu plus dans d'autres pays, parce qu'ils ne sont pas encore à notre niveau, et que nous pourrions alors fournir un dernier effort dans la mesure du faisable^{141 142}. »

Selon cette ligne narrative, donc, d'autres pays ont une plus grande responsabilité à assumer en ce qui concerne la mise en œuvre de méthodes de culture et d'élevage plus durables. Cette comparaison internationale trouve son prolongement dans un autre argument, selon lequel toute réduction du cheptel belge entraînerait une augmentation de la part de marché de producteurs étrangers – c'est-à-dire moins durables¹⁴³. On fait donc valoir en quelque sorte les efforts déjà déployés par le secteur pour dévaloriser d'éventuels efforts supplémentaires.

Mais comme on l'a dit, cela ne signifie pas que toute nouvelle mesure visant à limiter l'impact climatique et environnemental de la production de viande serait balayée par avance. Il est clair toutefois que les porteurs de ce discours fondent principalement leurs espoirs sur l'innovation technologique. Une **deuxième ligne narrative** insiste sur la nécessité d'une « intensification durable ». Elle s'articule autour du défi que représente la réponse à une population croissante et une demande croissante de produits carnés dans le contexte du changement climatique. Non seulement il faut que la production (animale) se fasse à l'avenir de manière plus durable, mais les phénomènes climatiques extrêmes qu'entraîne le réchauffement de la planète vont peser sur les conditions dans lesquelles a lieu cette production. Pour des acteurs comme le Boerenbond ou l'Algemeen Boerensyndicaat, l'intensification durable est « la seule façon de garantir notre production alimentaire tout en réduisant son impact climatique¹⁴⁴ ».

« L'agriculture fournit des aliments sûrs et sains à la population, mais c'est aussi un des secteurs les plus touchés par le changement climatique. L'accroissement de la population mondiale met l'agriculture face à la gageure de nourrir une population mondiale en constante augmentation et en même temps de réduire ses émissions. Dans cette optique, le Boerenbond plaide pour une intensification durable de l'agriculture et de l'horticulture. L'organisation souligne qu'on agit déjà dans ce sens. Nos membres font des efforts pour le climat depuis des années déjà. Nous travaillons ensemble à des projets d'amélioration de la qualité des sols et de l'eau et d'agriculture circulaire^{145 146}. »

Concrètement, cela implique que l'élevage doit devenir plus efficace grâce à l'innovation technologique. Sont cités comme exemple les compléments alimentaires qui réduisent la quantité de méthane produite par les bovins¹⁴⁷ et l'utilisation du *big data* et de capteurs intelligents pour améliorer l'efficacité de l'alimentation animale et surveiller le logement ou les maladies des animaux (ce qu'on appelle « l'agriculture de précision »)¹⁴⁸.



Cette ligne narrative préconisant l'intensification durable met aussi en avant une approche de l'occupation des sols qu'on désigne par le terme anglais de « *land sparing* » : l'intensification permettant une plus grande production animale sur une surface plus réduite, les terres libérées peuvent être utilisées pour le stockage de carbone et la restauration de la biodiversité. Par cette approche du *land sparing*, le discours du 'Bien de chez nous' se démarque également du discours 'Agro-écologique', lequel prône un système d'agriculture extensive qui concilie agriculture et écologie (« *land sharing* », voir aussi plus loin). Cependant, comme la productivité est moins élevée dans l'agriculture extensive, elle nécessite, fait-on observer, l'exploitation de surfaces plus étendues, qui ne peuvent dès lors plus fournir de services écosystémiques¹⁴⁹. Dans le droit fil de la première ligne narrative, le discours du 'Bien de chez nous' utilise principalement l'argument de l'intensification durable pour préserver les terres agricoles belges et souligner le caractère durable du système actuel, en reportant sur d'autres pays la responsabilité de changer de système d'occupation des sols. À un rapport du Giec concernant l'utilisation des terres dans l'agriculture mondiale, l'Algemeen Boeren-syndicaat réagit ainsi en ces termes :

« La Flandre produit déjà avec une efficacité et une durabilité supérieures à la moyenne [...]. Il y a effectivement des problèmes, que le rapport met en évidence. Mais il faut considérer ces problèmes à l'échelle mondiale. On verra alors que les transformations radicales et rapides pour lesquelles plaide le rapport de l'ONU en matière d'occupation des sols s'appliquent surtout à d'autres pays et continents^{150 151}. »

Parallèlement à ces lignes narratives axées sur la Flandre dans un contexte européen et international, on constate – encore plus depuis la crise du coronavirus – une valorisation de la production locale, des circuits courts et du contact direct entre agriculteur et client. Des campagnes comme #boerentrots vantent la qualité, la durabilité et les avantages pour la santé de la viande locale. Cette argumentation réunit plusieurs éléments : la viande de production locale est présentée comme un produit sain, durable et authentique. Le site #boerentrots décrit ainsi l'offre des circuits courts comme ultra-fraîche, savoureuse, saine, étendue et alignée sur le rythme des saisons¹⁵². Sur le site web Vlees.be, les circuits courts sont décrits comme « l'une des étapes majeures sur la voie de produits carnés plus durables », parce que « le transport [est] l'une des composantes les plus polluantes de la chaîne du producteur au consommateur¹⁵³ ». La présidente du Boerendbond, Sonja De Becker, réagit à un article du Standaard de 2017 qui titre « *Red het klimaat, eet geen biefstuk* » (« Sauvez le climat, ne mangez pas de bifteck ») dans le même ordre d'idées :

« Notre secteur a réussi à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 26 % (par rapport à 1990), ce qui est nettement plus que la réduction totale de 16 % enregistrée en Flandre. Je voudrais faire remarquer aussi que nos producteurs laitiers ont réduit les émissions par litre de lait de 25 % (2000-2015) et que la production locale d'un kilo de bifteck génère moitié moins de gaz à effet de serre que celle d'un kilo de bifteck brésilien. "Sauvez le climat, mangez local" aurait été un meilleur titre^{154 155}. »

En Wallonie aussi, certains acteurs, comme la Fédération Unie de Groupements d'Éleveurs et d'Agriculteurs (FUGEA), plaident pour la consommation de viande locale comme alternative durable au regard des enjeux climatiques. Ils visent en particulier, ce faisant, les pâturages et les exploitations qui produisent elles-mêmes la nourriture de leur bétail.

« En Wallonie, du point de vue de la question climatique, la Fugéa appelle avant tout au raisonnement vers une consommation de viande locale, liée à l'herbe et issue de fermes en autonomie fourragère¹⁵⁶. »

Pour ce qui est de la durabilité, on renvoie donc à la responsabilité des consommateurs, invités à préférer les agriculteurs locaux s'ils veulent consommer de la viande durable. Selon la Fédération Wallonne de l'Agriculture, encourager la consommation de viande locale est même indispensable à la pérennité des élevages wallons.

« En moins de 30 ans, la Wallonie a perdu près de 2/3 de ses éleveurs de bovins viandeux. Les coûts de production ont fait un bond de 20 % sur les deux dernières années et le prix à la ferme baisse constamment depuis 2013 [...] Cette tendance lourde et préoccupante va encore s'accroître si une politique volontariste de soutien de notre élevage local n'est pas rapidement mise en œuvre [...] Il est important que l'on permette au consommateur de poser un choix responsable et éclairé en appliquant un étiquetage clair et complet sur l'origine de la viande fraîche ou du plat préparé à base de viande qu'il consomme. Tant dans l'Horeca que dans les unités de transformation de notre pays, notre viande wallonne doit aussi retrouver toute sa place. L'aval de la filière doit privilégier un approvisionnement local pour soutenir le maintien de notre élevage wallon fortement lié à la prairie (près de la moitié du territoire de la Wallonie)¹⁵⁷. »



Une **quatrième ligne narrative** associe le caractère durable de la viande locale à des valeurs telles que l'« authenticité » et le « caractère artisanal ». L'« authenticité » de la viande locale de qualité est par exemple souvent opposée aux alternatives végétariennes ou végétaliennes, dépeintes comme des produits inférieurs et (hyper)transformés fabriqués par des géants du « *big food* », de sorte que le consommateur ne sait pas ce qu'il mange. À l'extrême, elles sont une menace pour le bien-être et la santé des gens, comme en témoigne cette citation du professeur Frédéric Leroy (VUB) :

« Il y a un risque qu'à force de marteler que la viande, c'est mauvais, nous finissions par favoriser la junk food végane. Si les gens se mettent à croire que cela équivaut à de la viande, ce ne sera pas une bonne affaire pour la santé publique. Le discours antivieande commence à constituer une menace pour notre bien-être social. Certaines franges de la population pourraient y être sensibles de façon exagérée, avec des problèmes nutritionnels à la clé. Je pense par exemple aux jeunes femmes enceintes qui en devenant végétaliennes risquent de compromettre toute leur grossesse. Ou aux enfants à qui on impose un régime végétalien. Je pense aussi aux personnes âgées, qui pour la plupart mangent déjà moins de viande et ont besoin de protéines pour contrer la perte musculaire^{158 159}. »

Selon cette ligne narrative, la viande de qualité n'est donc pas seulement plus durable, elle est aussi plus saine et présente une plus grande valeur nutritionnelle que ses substituts. On peut dire que cette ligne narrative défend le « steak ou hamburger pur bœuf bien de chez nous » contre les succédanés produits par une multinationale¹⁶⁰. Il convient néanmoins d'apporter à ce qui précède cette nuance importante que ce discours privilégie une consommation « modérée » de viande ; il y a une limite, dite « bonne pour la santé », à la quantité de viande qui peut être consommée par semaine, et l'alternance avec des solutions végétales, par exemple, n'est pas totalement taboue¹⁶¹.

La **cinquième et dernière ligne narrative** étaye la nécessité de consommer de la viande par des arguments culturels et identitaires. Le site Vlees.be indique par exemple que « traditionnellement, la viande est étroitement liée à notre culture et notre identité locales », et que notre expertise dans ce domaine « remonte à plus de mille ans¹⁶² ». La cellule Filagri écrit dans un communiqué de presse que « [...] l'élevage de bovins en Wallonie possède une longue tradition, et les producteurs et artisans révèlent dans leurs produits toute l'authenticité du terroir wallon »¹⁶³. Des campagnes du VLAM comme « De week van de steak-friet » font référence, dans leur argumentaire, à la « culture culinaire bourguignonne »¹⁶⁴. On fait par ailleurs valoir que la viande est un élément de notre identité d'êtres humains et de notre liberté individuelle. Comme pour la controverse sur l'avion, cette ligne narrative fait un lien avec les activités des mouvements pour le climat et leurs tentatives pour inspirer aux gens la honte de leur comportement. Rik Torfs écrit ainsi qu'un jour viendra – sous l'effet de cette dynamique de la honte – où « nous ne mettrons plus de sapins de Noël vivants dans le salon, nous ne mangerons plus de viande, nous bannirons l'alcool de toutes les réceptions... Ce jour-là, nous aurons cessé d'être humains^{165 166}. » Marc de Vos s'exprime dans le même sens dans Trends :

« Ne réduisons pas l'homme à un problème. Ceux qui combattent les voyages, la consommation de viande et les enfants combattent l'homme lui-même. Un avenir de véganisme spartiate solitaire n'a pas d'avenir^{167 168}. »

2.2.2 VISION DU MONDE

En termes de vision du monde, ce discours se situe plutôt dans une conception de la durabilité faible. S'il reconnaît que la circularité et la durabilité sont des objectifs à viser, ceux-ci servent surtout à légitimer le modèle actuel d'élevage animal. La ligne narrative autour des flux résiduels du travail de la terre souligne ainsi la nature circulaire de l'élevage en Belgique, et le secteur est invariablement présenté comme un leader international en matière de durabilité. Pour défendre le statu quo, on recourt également à des arguments économiques : réduire le cheptel belge entraînerait une délocalisation de la production vers des pays appliquant des méthodes moins durables, ce qui aurait un impact négatif net sur l'environnement et le climat. Enfin, la confiance absolue dans la technologie et sa capacité à rendre le modèle actuel de production de viande plus durable témoigne également d'une conception plutôt faible de la durabilité.

Parallèlement, on observe aussi dans ce discours une vision clairement « anthropocentrique » de l'agriculture et de la production de viande (à la différence des deux autres discours, voir plus loin). Non seulement il considère que la production et la consommation de viande sont culturellement enracinées dans notre société et dans notre perception de la liberté individuelle et du comportement « naturel » de l'homme¹⁶⁹, mais l'homme est aussi considéré comme la clé d'une durabilisation de l'élevage et du système agricole en général. Contrairement au discours 'Agro-écologique', par exemple, selon lequel l'agriculture durable doit être intégrée dans la nature, il s'agit surtout ici de plier encore plus la nature à notre volonté, comme l'illustrent des concepts tels que l'intensification durable.

Autre élément saillant de ce discours : l'accent mis sur la production locale et les circuits courts. Bien que les chaînes de valeur de l'élevage et de la production de viande soient fortement internationalisées (ce qui est une autre source de critiques fréquentes, voir plus loin), on voit que le secteur se présente lui-même, en filigrane de ce discours, comme local, artisanal et durable. Le discours du 'Bien de chez nous' se réclame en cela des mêmes valeurs que le discours 'Agro-écologique', mais sous une forme dépolitisée (voir plus loin). L'accent mis sur les circuits courts s'est encore accru avec la crise du Covid.

2.2.3 RÔLES

Comme le discours de la 'Croissance équilibrée' dans la controverse sur l'avion, le discours du 'Bien de chez nous' met l'accent sur une autorégulation du secteur et sur le rôle du consommateur. La position de leader de l'agriculture et de l'élevage belges est présentée comme « le résultat d'efforts soutenus » et une amélioration de la durabilité comme un « devoir crucial du secteur¹⁷⁰ ». Comme déjà évoqué, cette durabilisation accrue sera réalisée par l'innovation technologique et non pas par une intervention plus ferme des pouvoirs publics (p. ex. la réduction du cheptel). Le consommateur a lui aussi un rôle à jouer et peut contribuer à ce que la production et la consommation de viande soient plus durables en faisant des choix de consommation également plus durables (par ex. viande locale).



Un rôle central est également réservé à l'agriculteur dans ce discours. On relève à cet égard deux éléments saillants : l'accent est surtout mis sur le petit agriculteur local produisant pour les marchés locaux. Parallèlement, même les grandes exploitations agricoles intensives sont décrites comme familiales et en recherche permanente de nouvelles solutions de durabilité.

Selon le Boerenbond, le terme de « méga-étables industrielles » est utilisé à tort et à travers. « Ces entreprises sont accusées d'être néfastes pour l'environnement, alors que l'agriculture flamande a un caractère familial. Les agriculteurs cherchent des réponses à différents défis : commercialiser un produit de qualité pour lequel le consommateur veut payer un prix correct, être attentif au bien-être animal et aux problèmes environnementaux, assurer un revenu pour eux-mêmes et leur famille... L'un misera sur l'agrandissement et des techniques modernes/innovantes, de manière à pouvoir satisfaire aux exigences les plus élevées en matière de bien-être animal et de santé. L'autre cherchera ces réponses dans l'intensification, associée éventuellement aux circuits courts ou à l'agriculture biologique. »^{171 172}

Bien que l'attribution d'un rôle clé à l'agriculteur soit un point commun avec le discours 'Agro-écologique', on constate toutefois une différence sensible dans la définition de ce rôle. Le discours du 'Bien de chez nous' peint l'agriculteur sous les traits d'une victime à la fois du changement climatique et des conceptions « fortes » de la durabilité qui veulent limiter l'élevage (voir ci-dessous). #Boerentrots vise essentiellement le métier d'agriculteur sous sa forme actuelle, présentée comme locale, circulaire et artisanale. Comme nous le verrons plus loin, le discours 'Agro-écologique' opère lui une distinction entre les agriculteurs locaux et les grandes agro-entreprises, les premiers étant soumis à une pression constante pour s'agrandir et devenir les autres. Cette distinction est absente du discours du 'Bien de chez nous'. En outre, l'agroécologie voit dans la transition vers un cheptel réduit un moyen pour les agriculteurs de se réapproprier les chaînes de valeur, vision qui est également absente du discours du 'Bien de chez nous'.

2.3 VÉGÉTO-PRAGMATIQUE

2.3.1 LIGNES NARRATIVES

Diagnostic

Le discours 'Végéto-pragmatique' s'articule essentiellement, pour son diagnostic, autour de quatre lignes narratives. **Premièrement**, le bien-être animal est présenté comme la principale motivation d'un régime végétal. Nena Baeyens et Tobias Leenaert, de l'asbl EVA, affirment ainsi qu'« Homo sapiens n'a plus le droit d'utiliser des animaux comme nourriture, et encore moins de les traiter comme des objets dont le bien-être est accessible¹⁷³ ». On peut lire des arguments similaires sur le site web de BE Vegan :

« La raison principale du véganisme est le souci des droits et du bien-être des animaux. Les végétariens reconnaissent que tous les êtres vivants ont droit à l'autodétermination et ne doivent pas souffrir inutilement pour notre plaisir et notre amusement. Dans notre société actuelle il est possible de remplacer les produits animaux par des alternatives sans que nous perdions en qualité de vie^{174 175}. »

Une **deuxième ligne narrative** fait intervenir dans le diagnostic des considérations environnementales et climatiques. La production animale est considérée comme non tenable à long terme étant donné son impact sur l'environnement, la biodiversité et le climat. Contrairement au discours du 'Bien de chez nous', qui met l'accent sur le contexte belge, ce discours-ci se réfère à la situation mondiale. L'asbl EVA cite ainsi sur son site web des chiffres de la FAO (*Food and Agricultural Organization*), qui estime à 14,5 % la part de l'industrie de la viande dans les émissions mondiales de CO₂¹⁷⁶. Une distinction est faite par ailleurs entre les différents gaz à effet de serre dus à la production de viande (CO₂, méthane et gaz hilarant) et entre émissions directes et indirectes (ces dernières étant la conséquence de modifications dans l'utilisation des sols, par exemple en cas de déforestation).



Une **troisième ligne narrative** avance des arguments médicaux pour désapprouver la consommation (excessive) de viande. Sont citées à l'appui de ces arguments des études scientifiques récentes qui établissent un lien entre une consommation trop importante de viande (surtout de viande rouge) et certaines maladies chroniques. Sur le site web de Végétik, une asbl belge francophone défendant un avenir végétal, il est ainsi fait référence à une étude de la Harvard School of Public Health pour montrer la relation entre consommation de viande d'une part et maladies cardiovasculaires et cancers d'autre part :

« L'étude a révélé que l'espérance de vie totale diminue de 13 % en cas de consommation quotidienne de viande fraîchement préparée de la taille de la paume d'une main, et d'un énorme 20 % en consommant quotidiennement des portions de viandes transformées, comme un hot-dog ou deux tranches de bacon. Pour les maladies devenues causes de décès dans les deux groupes, la dépendance des risques à la consommation carnée se présentait ainsi : respectivement, pour la viande fraîche et transformée, le risque de maladies cardio-vasculaires augmentait de 18 % et 21 %, et le cancer de 10 % et 16 %¹⁷⁷. »

Ces trois lignes narratives sont les principes sur lesquels se fonde toute organisation végane pour convaincre du bien-fondé d'une alimentation végétale (voir plus loin). Cependant, une **quatrième et dernière ligne narrative** part de l'idée que la consommation de produits végétaux est déjà en expansion. Nena Baeyens et Tobias Leenaert (EVA vzw) affirment ainsi dans Knack que :

« De plus de plus de fonds, provenant aussi bien de philanthropes que de pouvoirs publics ou d'entreprises, sont affectés à la sensibilisation à cette problématique ainsi qu'à l'élaboration d'alternatives végétales aux produits animaux. Nous devons veiller à ce que ces nouveaux régimes alimentaires, pauvres en viande ou sans viande, soient durables, sains et équitables. Mais on y viendra, qu'on le veuille ou non. Et il n'y a aucune raison de s'en inquiéter. Sauf, bien entendu, si on a mis toutes ses billes dans la vente de viande. Dans ce cas, il est temps de se réveiller^{178 179}. »

Dans ce discours, l'avènement d'un régime à forte composante végétale est donc considéré comme presque inévitable. Le discours 'Végéto-pragmatique' parle d'ailleurs surtout de la nécessité d'une bonne gestion de cette transition (« veiller à ce qu'ils [ces nouveaux régimes] soient durables, sains et équitables »). Dans la stratégie protéines ('Eiwitstrategie') flamande aussi, il est question du « puzzle protéique », ce qui montre bien le défi que représente un marché de l'alimentation végétale en pleine expansion pour le monde politique et pour le développement technologique¹⁸⁰.

Pronostic

Point de vue pronostic, le discours 'Végéto-pragmatique' estime donc qu'il est important d'accélérer la « transition protéique » – c'est-à-dire une transition vers une production et une consommation accrues d'aliments végétaux. Une **première ligne narrative** pose comme objectif ultime une société entièrement basée sur le végétal¹⁸¹. Elle s'oppose donc à l'une des lignes narratives qu'on retrouve dans le discours du 'Bien de chez nous' et dans le discours 'Agro-écologique', qui postule le maintien d'une certaine production animale pour transformer les déchets agricoles et valoriser les prairies. Le discours 'Végéto-pragmatique' admet dans une certaine mesure ces arguments, mais soutient que la production animale est moralement indéfendable en raison de la souffrance animale¹⁸². Cette vision d'un avenir 100 % végétal est donc inspirée par le bien-être animal bien plus que par des considérations climatiques ou environnementales.

Une **deuxième ligne narrative** souligne l'importance, pour réaliser ce futur entièrement placé sous le signe du végétal, d'une vaste stratégie de séduction afin de persuader un maximum de consommateurs d'opter pour des produits végétaux. On peut lire ainsi dans le plan d'action de l'asbl EVA que « nous changeons le monde avec notre fourchette¹⁸³ ». Les choix durables posés par les consommateurs font progresser la transition végétale. Il est important, par conséquent, de toucher le plus de personnes possibles, et pas seulement les végétariens et les végans :

« L'idée, c'est que si nous avons un grand nombre de ces personnes qui limitent leur consommation de viande ou de produits animaux, c'est ce qui fera basculer le plus vite le système ou le marché. Parce qu'elles ont beaucoup plus d'influence sur l'orientation du marché, et donc de l'offre, que le petit pourcentage de végétariens. Et si cette offre augmente grâce à ces flexitariens, ce sera plus facile pour tout le monde de s'orienter de plus en plus vers le végétarisme et le véganisme^{184 185}. »

Suivant une **troisième ligne narrative**, ce discours attire l'attention sur le fait que le secteur privé prend de plus en plus le train d'une alimentation végétale. Des représentants de la grande distribution comme Delhaize observent par exemple que les produits végétariens et végans deviennent de plus en plus la norme. En réaction, ils élargissent sans cesse leur offre végétale :

« Grâce à une offre plus étendue, et aussi de meilleure qualité, le consommateur a plus de choix. En même temps, on note une sensibilisation croissante du consommateur à l'environnement, au climat et à la durabilité. Mettez les deux ensemble et vous avez l'explication de la croissance du segment veggie. Chaque année, il connaît une croissance de 15 pour cent^{186 187}. »

Dans le discours 'Végéto-pragmatique', ce resserrement de l'interaction entre l'offre et la demande est vu non seulement comme une évolution positive, mais aussi comme le principal moteur de la transition vers un avenir végétal. Outre ce boom économique de l'offre végétale, une **quatrième ligne narrative** fonde ses espoirs sur l'innovation technologique. Elle s'appuie sur la conviction que l'homme et la technologie sont meilleurs et plus efficaces pour certaines choses que la nature. Les regards se tournent en particulier vers la viande de culture (produite à partir de cellules souches, donc sans souffrance animale), mais aussi vers le lait de synthèse, pour lequel le rôle de la vache est assumé par une machine :

« Des petites entreprises pionnières y travaillent déjà. L'américaine Perfect Day, par exemple, qui produit du lait de synthèse. Lorsque la technologie sera dimensionnée à l'échelle et aux quantités industrielles, elle deviendra abordable. Dans le même temps, nous aurons besoin de beaucoup moins de vaches, ce qui libérera de la place pour des arbres qui absorbent le CO₂ contenu dans l'air. On fait donc d'une pierre deux coups^{188 189}. »

Les petites startups ne sont pas les seules à s'intéresser à cette technologie, de grands groupes agroalimentaires comme Tyson Foods et de gros investisseurs comme Bill Gates (Microsoft), Richard Branson (Virgin) ou le cofondateur de Google Sergey Brin en sont également adeptes – et cités comme tels. L'arrivée de grandes entreprises agroalimentaires (le discours du 'Bien de chez nous' leur donne le surnom péjoratif de « *big food* ») est considéré comme une évolution positive voire une « révolution ».



« C'est la révolution qu'on attend depuis des années et ça va sauver la vie de milliers d'animaux [...] C'est une solution à un problème gigantesque, pas seulement pour le bien-être animal mais aussi pour l'utilisation de l'eau et des terres¹⁹⁰. »

Selon ce discours, l'« agriculture cellulaire » pourrait être la solution à tous les problèmes évoqués dans le diagnostic : bien-être animal, utilisation des sols et impact environnemental de l'élevage intensif et enfin impact sur le climat. En outre, c'est aussi une opportunité économique. Selon certains analystes, le marché de la viande cellulaire pourrait générer d'ici dix ans un chiffre d'affaires de 140 milliards de dollars, ce qui correspond à environ 10 % des ventes totales de viande dans le monde aujourd'hui¹⁹¹.

2.3.2 VISION DU MONDE

On peut déduire de ces lignes narratives que le discours 'Végéto-pragmatique' est sous-tendu à la fois par une conception de la durabilité « forte » et une conception de la durabilité « douce ». Tandis que le discours du 'Bien de chez nous' souhaite avant tout « durabiliser » le système d'élevage actuel, le discours 'Végéto-pragmatique' postule l'avènement à long terme d'un modèle de production entièrement végétale – sans plus aucune forme de production animale. Comme cela apparaît dans les lignes narratives, ce but ultime est principalement inspiré par des considérations morales : nous avons déjà mentionné, à propos du diagnostic, l'argumentation de l'ONG BE Vegan, qui se fonde sur le droit à l'autodétermination de tous les êtres vivants (voir plus haut). Dans cette optique, la production et la consommation de viande sont des pratiques inutiles (puisque'il y a des alternatives) et moralement peu recommandables.

Alors qu'on peut juger ce but ultime assez radical, les regards se tournent d'abord, pour l'atteindre, vers les consommateurs, les producteurs et l'innovation technologique et dans une bien moindre mesure seulement vers une intervention contraignante des pouvoirs publics. Les lois économiques de l'offre et de la demande sont donc comprises, comme dans le discours du 'Bien de chez nous', comme un présupposé, sauf qu'elles servent ici à renforcer la durabilité de notre production de viande et non pas à minimiser la nécessité d'efforts supplémentaires en la matière. L'optimisme technologique est également très présent dans ce discours, qui prône la production de viande et de lait de synthèse pour remplacer à terme les produits d'origine animale. Cette conviction est si fermement ancrée que des penseurs comme Stijn Bruers estiment que le « modernisme végétal » (fondé sur ces innovations technologiques) pourrait bien en fin de compte remplacer le véganisme classique, qui vise surtout à réduire la consommation de produits d'origine animale :

« Les innovations technologiques dans les sciences alimentaires permettront bientôt de répandre un nouveau message : “ Mangez de la viande, pas des animaux. ” Grâce à la fermentation de précision et à l'agriculture cellulaire, nous pourrions fabriquer de la viande cellulaire, c'est-à-dire des tissus musculaires sans animal, qui sera nettement meilleur marché, plus sûre, plus respectueuse des animaux et de l'environnement que la viande animale. La même chose vaut pour le lait sans vache et l'œuf sans poule. Il ne serait dès lors plus nécessaire d'adopter un comportement végétal. On ne devra même plus parler de véganisme, puisque les gens pourront toujours manger de la viande, des produits laitiers et des œufs. Simplement, on n'utilisera plus d'animaux dans le processus de production^{192 193}. »

Le fait que l'accent soit mis sur les décisions économiques et la « séduction » des consommateurs comme instruments du changement révèle aussi dans une certaine mesure le caractère dépolitisé de ce discours. Il n'est pas totalement apolitique, puisqu'il souligne l'importance d'une politique gouvernementale cohérente pour la promotion d'une alimentation végétale, mais il estime que la carotte est plus efficace que le bâton. Cette attitude peut être attribuée aux principes philosophiques de l'altruisme efficace et du pragmatisme, qui sont fortement implantés dans les mouvements végétaliens. Pour le résumer en quelques mots, l'altruisme efficace postule une approche rationnelle et scientifique du « Bien ». L'idée est que les gens essaient de produire par leurs actions un maximum d'« utilité » pour la société, en mesurant et en comparant l'impact des différentes actions possibles de manière scientifique¹⁹⁴. Le pragmatisme pour sa part affirme que la fin d'une action (p. ex. instaurer une société du végétal) est plus importante que les moyens de la réaliser. C'est-à-dire que les actions doivent être jugées principalement selon qu'elles rapprochent ou non de l'objectif final et dans quelle mesure.

Si on réunit ces deux principes, on comprend mieux la ligne narrative préconisant de persuader un maximum de consommateurs de réduire leur consommation de viande. Dans le discours 'Végéto-pragmatique', une tendance trop idéologique ou idéaliste est considérée comme contreproductive par rapport à l'objectif final, qui est l'avènement plutôt que la promotion d'une société du végétal. Il semble plus « efficace », dans cette optique, de procéder avec pragmatisme et de convaincre plus de gens grâce à une approche graduelle et positive au lieu de porter sur les mangeurs de viande un jugement moral et idéaliste.



On peut lire ainsi dans le magazine francophone BeVeggie :

« Il faut généralement quelques années pour se ressaisir et comprendre que d'afficher son indignation en permanence ne va pas faire sortir les animaux des cages. Au contraire, vous risquez de devenir un boulet pour les défenseurs des animaux [...] La haine et la colère sont à proscrire radicalement pour tous ceux qui se mêlent de rentrer de pleins pieds [sic] dans le mouvement de libération animale. Au contraire, la bienveillance, le désir de comprendre ceux qui ne pensent pas comme nous, l'écoute des peurs de ceux qui appréhendent de changer d'alimentation doit être absolument au fondement de notre engagement¹⁹⁵. »

Cela ne signifie pas, toutefois, que les valeurs morales soient jetées par-dessus bord. Dans son livre «*How to create a Vegan World*», Tobias Leenaert illustre ces deux principes par cette déclaration de David Benzaquen, fondateur de l'entreprise de conseil PlantBased Solutions :

« Nous nous engageons corps et âme à promouvoir des produits végétaux qui soient conformes à nos valeurs, mais nous ne les commercialisons pas sur la base de ces valeurs^{196 197}. »

2.3.3 RÔLES

Comme exposé plus haut, selon ce discours, le principal moteur du changement est constitué par les interactions entre consommateurs et producteurs. Une demande accrue de produits végétaux entraînera une hausse de l'offre, laquelle à son tour convaincra de nouvelles personnes de manger plus végétal. Cette prépondérance donnée aux acteurs économiques ne signifie pas cependant que les acteurs publics soient totalement absents de ce discours. Néanmoins, il est plutôt question ici d'une intervention « modérée » des pouvoirs publics : on attend de ceux-ci aussi qu'ils favorisent une production et une consommation végétales en améliorant la « carotte » plutôt qu'en maniant le bâton. On lit ainsi sur le site web kweekvlees.be que le financement public est important parce que « les connaissances deviennent ainsi accessibles à tous et ne restent pas aux mains des entreprises¹⁹⁸ ». La stratégie flamande pour les protéines ('Eiwitstrategie') juge également qu'une stratégie publique à long terme est capitale pour « trouver des solutions intégrées, des chaînes de valeur innovantes et des innovations systémiques¹⁹⁹ ». On attend par ailleurs des institutions européennes qu'elles délivrent des autorisations et qu'elles prévoient une réglementation adaptée pour que la viande de culture puisse faire son entrée sur le marché européen²⁰⁰.

2.4 'AGRO-ÉCOLOGIQUE'

2.4.1 LIGNES NARRATIVES

Diagnostic

Pour ce qui est du diagnostic, le discours 'Agro-écologique' soulève **avant tout** les problèmes que posent la croissance infinie de la consommation comme de la production de viande et son impact négatif sur les agriculteurs. Le Bond Beter Leefmilieu constate ainsi que la mondialisation du marché agricole « pousse les agriculteurs à agrandir leur exploitation et à augmenter sans cesse leur production pour des prix toujours plus bas²⁰¹ ». Réagissant à « l'arrêt azote » néerlandais, Hendrik Schoukens (UGent) écrit en 2019 :

« Les petits paysans sont tous morts. Les superbes fermes en carré ont été remplacées par des méga-étables d'aspect industriel. Pourtant, cette mécanisation, l'agriculteur individuel ne l'appelait pas de ses vœux. Il n'a pas eu le choix. Il fallait s'adapter ou disparaître. Désormais, ce sont les banques, les supermarchés et les grossistes qui fixent le prix de la nourriture. En échange, le consommateur a reçu des légumes et des fruits bon marché. Mais la marge de négociation du cultivateur en a pris un coup^{202 203}. »

Le secteur agricole, et en particulier l'élevage, est donc « prisonnier de cette idée qu'il faut produire de gros volumes pour rester compétitif sur les marchés internationaux, et pendant ce temps, c'est l'hécatombe sociale parmi les agriculteurs²⁰⁴. » Le grand coupable, selon ce discours, c'est le modèle, poussé à l'extrême, du marché libre et du néolibéralisme, qui a un impact négatif non seulement sur la situation des agriculteurs, mais aussi sur les personnes en général, l'environnement, le climat et la santé. Une **deuxième ligne narrative** désigne d'ailleurs le système alimentaire industriel comme « la cause essentielle de l'exploitation des agriculteurs et agricultrices, de l'érosion et de la pollution des sols, de l'eau et de l'air, des régimes alimentaires malsains conduisant à l'obésité, de la perte de biodiversité et de l'usage excessif de pesticides, d'engrais et d'agents antimicrobiens^{205 206}. »

S'il y a un parallélisme avec le diagnostic posé par le discours 'Végéto-pragmatique', on note une différence sensible dans les éléments mis en relief. Dans une **troisième ligne narrative**, en effet, on insiste sur l'impact global de notre modèle d'élevage intensif et de chaînes



de valeur internationalisées. Le think tank wallon Etopia décrit par exemple la problématique comme suit :

« La crise actuelle résulte en fait de la dérégulation des marchés agricoles voulue par la Commission Européenne et de la mise en concurrence des productions alimentaires sur des marchés mondiaux [...] La globalisation du marché agricole pousse dès lors les agriculteurs dans une course aux meilleurs rendements afin de pouvoir être compétitif. Cette course est le moteur sous-jacent de l'élevage intensif²⁰⁷. »

Plus concrètement, il est fréquemment fait référence, par exemple, à un système de « déforestation importée », à savoir la destruction de précieuses zones forestières (comme la forêt pluviale en Amérique latine) pour faire place à l'élevage ou à la culture du soja fourrager. En 2019, Greenpeace publiait un rapport à ce sujet, dans lequel on peut lire :

« La viande belge, et plus particulièrement celle produite en Flandre, très dépendante du soja, a un réel impact sur la déforestation. Entre 2013 et 2017, la superficie agricole nécessaire pour répondre à la demande belge est passée de 1,5 million d'hectares à 2,7 millions, soit une augmentation de plus de 80 % en quatre ans [...] la moitié de cette surface entraîne un risque élevé à très élevé de déforestation au Brésil, en Argentine et au Paraguay. [...] La forêt amazonienne est en proie à de violents incendies, notamment causés par la déforestation, elle-même conséquence de l'élevage et de la culture du soja²⁰⁸. »

L'impact sur le climat et la diversité ne sont pas les seuls problèmes sur lesquels Greenpeace attire l'attention : ces changements d'affectation du sol portent aussi atteinte aux droits humains et affectent la population autochtone :

« La destruction systématique de la forêt amazonienne et du Cerrado ne sont pas seulement catastrophiques pour le climat et la biodiversité terrestres. Les peuples autochtones du Brésil mènent une véritable lutte pour leur survie. L'année dernière, huit chefs se sont rendus en Belgique et dans d'autres pays européens pour transmettre un message limpide : "Le soja brésilien qui arrive ici est imprégné de sang indigène." C'était en 2019. Depuis lors, le gouvernement du président Jair Bolsonaro a encore donné un coup d'accélérateur. De plus, la crise du coronavirus a frappé ces gens de manière disproportionnée. On ne parle pas ici d'une poignée de tribus isolées, mais de plus d'un million de personnes qui risquent de perdre leur lieu de vie. Un lieu de vie dont il se trouve qu'il est aussi un écosystème unique et extrêmement précieux^{209 210}. »

Pronostic

Pour son pronostic, le discours 'Agro-écologique' se fonde sur une vision holistique de l'agriculture et de la production de viande. Cela implique **tout d'abord** un modèle agropastoral qui soit en harmonie avec la nature et l'écosystème dans lesquels il s'insère. On trouve ainsi dans un rapport de Bioforum la définition suivante de l'agriculture agro-écologique :

« L'approche agro-écologique part de la capacité de charge de la nature et tire profit des processus et forces naturels qui maintiennent un écosystème en l'état. Dans un modèle agricole agro-écologique, l'agriculteur s'efforce de recycler le maximum de substances nutritives sur son exploitation, de veiller à ce que l'état du sol soit optimal, de stimuler la diversité génétique des cultures et d'utiliser les interactions positives qui ont lieu dans un écosystème diversifié^{211 212}. »

Pour Inter-Environnement Wallonie, préserver et renforcer la nature est le deuxième grand rôle d'une agriculture moderne.

« Cette agriculture durable voire agroécologie garantit aux générations futures un environnement naturel et viable, la préservation des ressources naturelles, le stockage du carbone, des émissions faibles et l'entretien des espaces naturels et semi-naturels qui permettent à la diversité biologique indigène de vivre en harmonie avec son territoire. Ce rôle Agri-Nature pourrait être qualifié de second rôle joué par l'agriculture moderne paysanne²¹³. »

À la différence du discours 'Végéto-pragmatique', l'élevage est encore considéré ici comme possible et même souhaitable. Comme dans le discours du 'Bien de chez nous', on attire l'attention sur la capacité de l'élevage, dans un modèle agro-écologique, à « boucler les cycles ». Pour valoriser les déchets de la culture de terres (voir plus haut) ou pour fumer les champs, par exemple, l'élevage est jugé – à condition qu'il respecte la capacité porteuse de l'écosystème – « logique, et même indispensable²¹⁴ ». L'idée centrale est de mettre en place un système alimentaire solide et « résilient », dans lequel « on travaille avec la nature, et pas contre elle²¹⁵ ». Cela signifie que la production animale et l'élevage doivent se faire en équilibre avec la nature et l'écosystème locaux et ne peuvent pas nuire à la biodiversité. Pas question, par conséquent, de s'agrandir et d'augmenter sa production en fonction de l'exportation.

Cet aspect écologique de l'agriculture et de l'élevage agro-écologiques est souvent désigné par le terme d'« agriculture biologique ». Cela donne l'impression que « bio » et agro-écologie sont des concepts interchangeables. Mais si le bio est une forme certifiée d'agro-écologie, cette dernière est un concept plus vaste. Et, de fait, une **deuxième ligne narrative** donne une résonance sociale et politique à l'agro-écologie, en plus de la composante écologique. Elle met notamment l'accent sur le principe de la souveraineté alimentaire. En voici la définition donnée par Oxfam :

« La souveraineté alimentaire comprend le droit des peuples à définir leurs propres systèmes alimentaires et agricoles. Elle place les producteurs, distributeurs et consommateurs des aliments au cœur des systèmes et politiques alimentaires. La souveraineté alimentaire défend les intérêts des générations futures. Elle représente une stratégie de résistance contre le système commercial et alimentaire actuel, qui est motivé par les exigences des marchés et des transnationales²¹⁶. »

On peut donc considérer la souveraineté alimentaire comme une approche globale d'un nouveau système alimentaire et de l'organisation démocratique de ses chaînes de valeur, dans laquelle la priorité est donnée à la production locale et nationale (c'est-à-dire avec peu ou pas d'exportation ou d'importation). Autrement dit, l'agro-écologie a pour but de rendre la propriété de la chaîne alimentaire aux paysans, transformateurs, distributeurs et consommateurs au lieu que tous les pouvoirs et ressources soient concentrés dans les mains des géants de l'agro-alimentaires²¹⁷. La définition donnée ci-dessus renferme aussi une composante internationale : il s'agit de tendre à un modèle agricole qui ne nuise pas à des pays tiers (p. ex. par la déforestation à des fins d'élevage de bétail ou de production de soja).

Selon ce discours, des prix justes pour les aliments (et la viande en particulier) constitueraient un levier important pour la réalisation de la souveraineté alimentaire :

« Pour créer des filières durables, les agriculteurs et les agricultrices doivent être impliqués dans la création de nouveaux outils afin de reprendre le contrôle sur la transformation et par conséquent sur les prix [...]. La résilience a forcément un prix que le consommateur doit accepter de mettre et une saveur moins standardisée, qu'il doit accepter de goûter. La transition doit permettre de valoriser le travail agricole, d'augmenter l'attractivité du métier et inverser l'exode rural. La mise en concurrence de notre agriculture avec des productions ne respectant pas nos normes doit également cesser ; une concurrence déloyale qui se traduit inévitablement par une pression à la baisse des prix²¹⁸. »



Cette augmentation du prix des denrées alimentaires pourrait représenter à la fois une bouée de sauvetage pour les petits agriculteurs et un moyen de mieux intégrer le coût environnemental de l'agriculture dans les prix. Elle pourrait aussi, selon cette ligne narrative, rendre les agriculteurs indépendants des chaînes de valeur internationales (et p. ex. de l'importation de soja d'Amérique latine) qui exercent une pression à la baisse sur le prix de leur viande²¹⁹. Quant à la viande, elle devient dans ce contexte un « produit de luxe », et on voit apparaître des modèles d'entreprise sur le précepte « moins de viande mais une meilleure viande ».

« Cela fait 25 ans que nous plaidons pour “ moins de porcs, de meilleurs prix ”. Ce n'est pas un scénario pour un monde idéal, mais il va à l'encontre de la pensée traditionnelle de l'économie de marché : moins de production égale de meilleurs prix. Cela nécessitera un revirement complet, mais un meilleur prix permettra de dégager des moyens pour respecter des normes environnementales élevées et offrir une meilleure viande. Une viande qui a meilleur goût et qui ne se transforme pas en eau dans la poêle, avec des saveurs différenciées au lieu de cette uniformité de goût que les grandes boucheries proposent aujourd'hui^{220 221}. »

Selon une **troisième et dernière ligne narrative**, l'émancipation des paysans est définie en termes non seulement économiques, mais aussi de production de connaissances. Elle considère le « respect du savoir et de l'expérience de l'agriculteur » comme fondamentaux²²². Comme le principe de souveraineté alimentaire, cette ligne narrative s'applique aussi bien à la situation belge qu'internationale. En ce qui concerne notre système agricole, elle vise à la co-création et à l'implication des agriculteurs dans la recherche scientifique et l'innovation²²³. Au niveau international, on retrouve ce principe dans un discours Nord-Sud qui préconise une revalorisation des savoirs issus de l'agriculture traditionnelle, considérée comme plus proche de la nature et des écosystèmes sur lesquels cette agriculture se greffe²²⁴.

2.4.2 VISION DU MONDE

Le discours 'Agro-écologique' se fonde, comme le discours 'Végéto-pragmatique', sur une conception de la durabilité forte. Et comme le discours 'Végéto-pragmatique', il questionne le modèle agricole anthropocentrique que le discours du 'Bien de chez nous' met en avant. Cependant, il prend comme point de départ non pas tant le droit à l'autodétermination de l'homme et de l'animal (cf. plus haut) que l'idée que l'homme s'insère dans une « grande 'toile de vie' qu'il convient de traiter avec respect et sollicitude²²⁵ ». Dans ce discours, l'homme ne domine pas la nature, il en fait indissociablement partie.

Bien que le discours 'Agro-écologique' ait une vision moins radicale de la production et de la consommation de viande, il postule quand même une vaste transition du secteur agricole, dont les répercussions seraient aussi bien politiques qu'écologiques et scientifiques. Le but ultime est une réforme radicale de notre système agricole dans le sens de plus de localisme, de contrôle démocratique et de co-création. C'est par cette importance accordée à la consommation et la production locales que le discours 'Agro-écologique' se rapproche le plus du discours du 'Bien de chez nous'. Cependant, le localisme est compris ici de façon plus contraignante et plus politique : il va de pair avec une vision qui laisse une place (nettement) moindre à la production de viande, conforme à la capacité de charge des écosystèmes locaux. Les consommateurs et les transformateurs de viande sont également censés adhérer à cette conception privilégiant la qualité par rapport à la quantité. Cette approche holistique et systémique de la transition agricole et de la production de viande est le principal point de divergence avec les deux discours précédents.

Enfin, la justice sociale est également un leitmotiv de ce discours – plus présent que dans les deux autres. Bien que l'idée selon laquelle l'agriculteur serait traité de façon inéquitable se retrouve dans une certaine mesure dans le discours du 'Bien de chez nous', le principe de l'équité est plus élaboré dans celui-ci. Des arguments sont ainsi formulés en faveur d'une équité à la fois distributive (répartition des charges et bénéfices de la production de viande) et procédurale (implication des agriculteurs, ici et dans les pays du Sud, dans la prise de décision et/ou la production de connaissances), tant au niveau national qu'international.

2.4.3 RÔLES

Dans la distribution des rôles aussi, on observe des similarités avec le discours du 'Bien de chez nous', notamment dans le rôle de premier plan assigné aux agriculteurs (locaux). Mais tandis que, dans le discours du 'Bien de chez nous', les paysans sont dépeints en victimes du changement climatique et des critiques des militants pour le climat, dans ce discours-ci, leurs problèmes sont sensiblement différents. Dans le discours 'Agro-écologique', les paysans sont vus comme les victimes d'un marché mondialisé, qui les oblige à produire toujours plus à des prix toujours plus bas – ce qui entraîne par ailleurs un impact négatif sur le climat, l'environnement, la santé humaine et le bien-être animal. D'une certaine manière, il est aussi question ici d'une forme de « fierté de l'agriculteur » (« *boerentrots* », voir plus haut), mais elle est, à nouveau, comprise de manière plus holistique et politique : le plus important, c'est d'émanciper l'agriculteur en lui rendant justice tant sur le plan économique que procédural (en organisant sa participation aux décisions et en valorisant son savoir).

On remarque en outre que l'approche holistique au cœur du discours 'Agro-écologique' se traduit également par l'implication de nombreux acteurs privés (agriculteurs, transformateurs, distribution et consommateurs) et publics. Pour ces derniers, le discours 'Agro-écologique' préconise un interventionnisme (beaucoup) plus marqué que les deux autres discours. Il attend des autorités à différents niveaux qu'elles œuvrent à l'intégration des principes de l'agro-écologie dans divers domaines politiques, de manière à permettre une transition systémique.

2.5 RÉFLEXIONS

Côté néerlandophone, quatre discours avaient été identifiés dans une première version, le quatrième et dernier étant celui de 'l'intensification durable'. Par la suite, nous avons décidé de ne pas le considérer comme un discours autonome, mais de l'intégrer dans le discours du 'Bien de chez nous'. Nous avons constaté, en effet, que les deux discours se recoupaient en de nombreux points, tant dans leurs visions du monde sous-jacentes (foi dans l'innovation technologique comme moteur de la transition, foi dans la persistance du modèle d'élevage actuel) que dans leurs lignes narratives (intensification et pas extensification, *land sparing* et pas *land sharing*).

Dans l'analyse francophone, quatre discours ont été identifiés au départ. Le discours de 'l'Écologie politique' est également centré sur l'impact négatif de l'élevage sur le climat, l'environnement (en Belgique et ailleurs) et la santé. Selon ce discours, les logiques de croissance et de baisse constante des prix sont la cause d'une catastrophe écologique et de mauvaises conditions de production (p. ex. le manque d'hygiène). Les consommateurs sont censés prendre les choses en main en consommant moins de viande et une viande plus durable, les acteurs publics étant relégués dans un rôle de soutien. Le discours de 'l'Optimisme technologique' est très similaire au discours 'Végéto-pragmatique', puisqu'il préconise principalement de remplacer la viande par des substituts ou de la viande de culture. Dans ce discours aussi, offre et demande privées se renforcent mutuellement, et le secteur privé/le consommateur doivent prendre l'initiative de stimuler la demande végétane. Enfin, on retrouve également l'importance d'une attitude pragmatique de la part des acteurs (voir plus haut).





Le discours 'Terroir et territoire' est fort semblable pour sa part avec le discours du 'Bien de chez nous' : l'accent y est mis sur l'élevage local, jugé durable, circulaire (argument des « flux résiduels ») et authentique/artisanal. Les agriculteurs wallons sont décrits comme les victimes d'un « discours climatique » idéologique et non scientifique. Paysans, acteurs publics et consommateurs doivent soutenir les agriculteurs locaux et la viande de qualité artisanale. Enfin, le discours du 'Compromis' insiste sur l'importance de trouver un équilibre entre santé, climat, environnement et situation économique des paysans. Le modèle actuel de mondialisation et d'intensification n'apporte aucune réponse à cet égard, il ne fait qu'entraîner une baisse constante des prix et complique la transition vers un système agricole durable. Une intervention ferme de l'État est nécessaire pour évoluer vers une agriculture plus biologique et agro-écologique. La co-création est

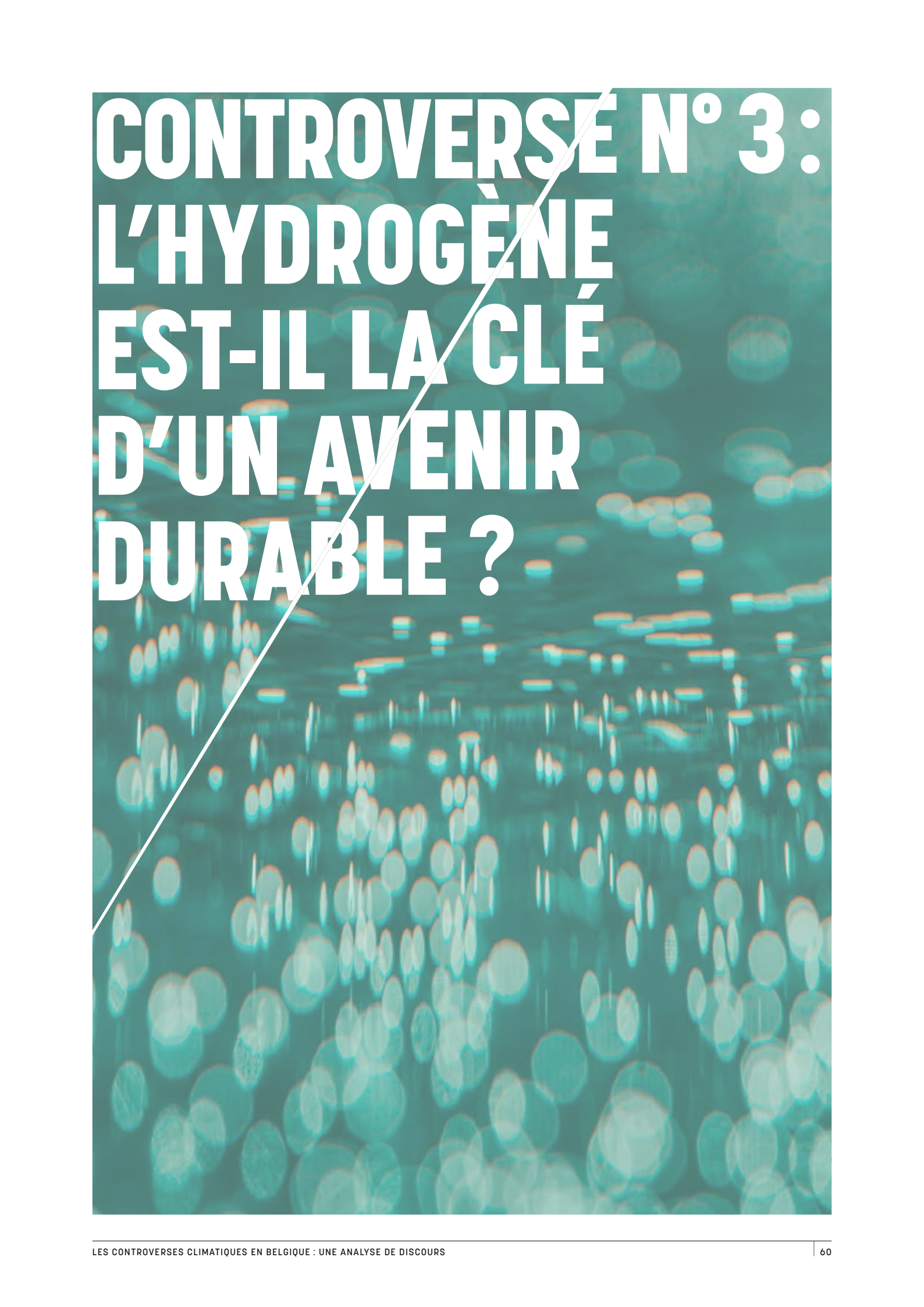
également de mise, de même que la participation des paysans aux décisions.

Comme on le voit bien dans ces brèves descriptions, la seule véritable différence entre les analyses flamande et wallonne résidait dans la scission dans cette dernière du discours 'Agro-écologique' en un discours du 'Compromis' et un discours de 'l'Écologie politique'. Nous avons finalement choisi de les fusionner, parce que le diagnostic posé par ces deux discours est pratiquement le même : tous deux mettent l'accent sur l'impact négatif de l'intensification et de la mondialisation de l'élevage sur la dynamique des prix, la situation des paysans, l'environnement et le climat. Par ailleurs, le pronostic émis par le discours politico-écologique est peu élaboré, de sorte que les différences avec le discours du 'Compromis' sont trop minimes pour justifier qu'on le garde.

Ensuite, l'analyse francophone identifiait encore un discours « mineur » : 'l'Écologie profonde', qui met l'accent sur le bien-être animal dans un contexte d'élevage intensif et industrialisé. Nous nous sommes donc demandé s'il fallait ajouter, en plus du discours 'Végéto-pragmatique', un discours supplémentaire qui propose une interprétation plus politisée des droits et du bien-être des animaux. Dans l'analyse néerlandophone aussi, nous avons rencontré ce type d'arguments. On pense à des organisations comme Gaia (brièvement évoquée en rapport avec la viande de culture), Animal Rights ou Bite Back, mais nous nous sommes également penchés sur le livre « *Eigen Soort Eerst* » (« Notre espèce d'abord ») de l'ancien député flamand Hermes Sanctorum. En réclamant par exemple l'intégration des droits des animaux dans la Constitution, ces acteurs mettent en relief des éléments sensiblement différents que le discours 'Végéto-pragmatique'. Nous avons néanmoins choisi de ne pas intégrer cette piste dans notre étude, parce que ces acteurs – plus encore que dans le discours 'Végéto-pragmatique' – sont très focalisés sur les droits des animaux. La durabilité et le climat ne jouant ici selon nous qu'un rôle secondaire, nous estimons que ce discours sort du cadre de la présente étude, comme en témoigne d'ailleurs la rareté, voire l'absence d'arguments de cet ordre relevés lors de l'analyse des articles de presse collectés. Cela étant dit, le fait est que le débat sur le bien-être animal et la transition vers une alimentation végétale offre une argumentation d'une plus grande variété que celle du discours 'Végéto-pragmatique', comme pourrait le mettre en lumière une analyse approfondie partant spécifiquement de ce point de vue.

TABLEAU 7 : RÉCAPITULATIF DE LA CONTROVERSE SUR LA VIANDE

	BIEN DE CHEZ NOUS	VÉGÉTO-PRAGMATIQUE	AGRO-ÉCOLOGIE
Visions du monde 	<p>Durabilité 'douce'</p> <ul style="list-style-type: none"> • Circularité et durabilité du modèle actuel mises en avant • Gains de durabilité par innovation technologique <p>Logique économique</p> <ul style="list-style-type: none"> • Règles fixées par marchés internationaux : si cheptel belge réduit, production sera délocalisée <p>Anthropocentrique</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manger de la viande = « naturel » et culturel • Plus de durabilité par plus de contrôle sur la nature (p. ex. intensification durable) 	<p>Combinaison durabilité 'forte' et 'douce'</p> <ul style="list-style-type: none"> • But ultime de la transition = modèle entièrement végétal • Transition possible en gardant structures socioéconomiques et logique de croissance <p>Logique économique</p> <ul style="list-style-type: none"> • Moteur de la transition = jeu offre et demande • Innovation technologique car demande végétale = opportunité économique <p>Altruisme efficace</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poursuite rationnelle et pragmatique de l'objectif « tout au végétal » <p>Droit à l'autodétermination des humains et des animaux</p>	<p>Durabilité 'forte'</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réduction production animale et réforme des chaînes de valeur économiques pour aliments et viande • Vers un nouveau système agricole local, intégré dans la nature <p>Approche systémique</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vision large et holistique de la transition du secteur agricole : écologique, sociopolitique ET scientifique <p>Justice sociale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le modèle actuel est fondamentalement injuste, tant en Belgique qu'au niveau international • Aspiration à une équité distributive et procédurale
Lignes narratives 	<p>Diagnostic</p> <ul style="list-style-type: none"> • Élevage et agriculture belges parmi leaders mondiaux de la durabilité • Élevage déjà circulaire car transformation flux résiduels et valorisation des prairies • Le débat sur la durabilité vise le paysan individuel <p>Pronostic</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les autres pays doivent faire plus pour durabiliser leur élevage • Solutions = intensification durable et innovation technologique • Importance production et consommation locales • Viande 'authentique' vs substituts 'transformés' • Viande étroitement liée à culture et identité locales 	<p>Diagnostic</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modèle actuel de production animale = nuisible pour bien-être animal, santé, environnement et climat • Dynamique vers alimentation plus végétale inévitable <p>Pronostic</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avenir entièrement végétal nécessaire pour considérations morales et de bien-être animal • Vaste stratégie de séduction pour convaincre un maximum de consommateurs • Secteur privé augmente offre végane en réaction à augmentation demande • Modernisme végétal : à terme, la technologie rendra la production animale superflue 	<p>Diagnostic</p> <ul style="list-style-type: none"> • Paysans = victimes d'une logique de croissance infinie • Système alimentaire industriel et mondialisé nuisible pour santé, environnement et climat et cause hécatombe sociale parmi les paysans • Élevage induit déforestation importée et violations des droits de l'homme <p>Pronostic</p> <p>Vision holistique de l'agriculture :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Écologique : production animale réduite dans un système alimentaire résilient, en équilibre avec écosystèmes et biodiversité • Politique : importance de la souveraineté alimentaire et d'une chaîne de valeur démocratique et locale ; moyens d'action : e.a. juste prix pour les aliments • Scientifique : respect et valorisation du savoir des paysans
Rôles 	<ul style="list-style-type: none"> • Autorégulation du secteur et des consommateurs • Paysan = victime à la fois du changement climatique et des conceptions « fortes » de la durabilité qui veulent limiter l'élevage 	<ul style="list-style-type: none"> • Interaction positive entre producteurs et consommateurs fortement mise en relief • Implication des acteurs publics par des interventions modérées 	<ul style="list-style-type: none"> • Rôle important assigné aux pouvoirs publics (échelons régional à européen) dans pilotage de la transition • Rôle actif assigné aux producteurs et consommateurs : nouveau business model = moins de viande, mais de meilleure qualité • Paysan au premier plan : doit se réapproprié la chaîne de valeur et être impliqué dans la production de connaissances
Métaphores 	<p>#Boerentrots, alimentation authentique vs transformée, <i>land sparing</i> vs <i>land sharing</i>, véganisme repris dans <i>Big Food</i></p>	<p>Transition protéique, agriculture cellulaire, modernisme végétal</p>	<p>Souveraineté alimentaire ; « résilience » du système alimentaire</p>



CONTROVERSE N° 3: L'HYDROGÈNE EST-IL LA CLÉ D'UN AVENIR DURABLE ?

3.1 INTRODUCTION

Le Pacte vert a mis l'Europe sur la voie d'une économie entièrement carboneutre à l'horizon 2050. L'hydrogène est souvent perçu comme la technologie décisive pour réaliser cet avenir climatiquement neutre : il pourrait être utilisé comme matière première durable par l'industrie, comme carburant pour le transport (par camions), comme moyen de chauffage durable et comme vecteur pour stocker des énergies renouvelables et résorber ainsi les fluctuations de l'offre et de la demande. La récente émergence, au niveau européen et dans plusieurs États membres (dont l'Allemagne), de stratégies « hydrogène »

montre bien que celui-ci est en plein essor. Dans notre pays aussi, l'hydrogène gagne en popularité : des hubs économiques de premier plan comme les ports de Zeebruges et d'Anvers voient en lui le fondement d'un système industriel et énergétique durable. Cependant, l'hydrogène a aussi ses détracteurs, qui le considèrent comme un effet de mode et une solution non viable qui pourrait même nous conduire dans l'impasse. Dans les sections qui suivent, nous présentons **trois discours** que nous avons identifiés dans cette controverse.

TABLEAU 8 : SYNTHÈSE DE LA CONTROVERSE SUR L'HYDROGÈNE

DISCOURS	DESCRIPTION
 <p>ÉCONOMIE DE L'HYDROGÈNE</p>	<p>Selon les tenants du discours de 'l'Économie de l'hydrogène', cette technologie est essentielle pour garantir un système énergétique flexible et la durabilisation des transports et de l'industrie. Après une phase de transition basée sur l'hydrogène bleu, nous devons évoluer vers une production d'hydrogène à 100 % vert qui formera – avec le stockage du carbone – la colonne vertébrale de notre économie durable. En outre, le déploiement de la technologie de l'hydrogène est également crucial d'un point de vue économique.</p>
 <p>ADDITIONNALITÉ</p>	<p>Pour le discours de 'l'Additionnalité', les défis sont à peu près les mêmes que pour le discours de 'l'Économie de l'hydrogène'. Néanmoins, l'applicabilité de l'hydrogène dans la transition vers la neutralité carbone est considérée comme beaucoup plus limitée et seulement « additionnelle » à l'électrification directe. Ce discours souligne en outre l'importance d'un pilotage politique au moyen d'un cadre pour la transition élaboré de façon démocratique.</p>
 <p>HYDROGEN HYPE</p>	<p>Le discours du Hydrogen Hype pose un regard critique sur la popularité actuelle dont jouit l'hydrogène, dans laquelle il voit une manœuvre de diversion de l'industrie fossile pour freiner une véritable action en faveur du climat. S'il réserve un (très) petit rôle à l'hydrogène dans une économie carboneutre, il défend surtout la nécessité de conditions politiques strictes à son développement. Une place explicite doit notamment être réservée à la justice sociale (aux niveaux tant national qu'international) et un pare-feu mis en place entre acteurs industriels et décideurs.</p>

3.2 ÉCONOMIE DE L'HYDROGÈNE

3.2.1 LIGNES NARRATIVES

Diagnostic

Le discours de l'Économie de l'hydrogène prend pour point de départ les défis que représente la transition de l'Europe vers une économie climatiquement neutre à l'horizon 2050. **Premièrement**, le développement escompté des énergies renouvelables nécessite la mise en place d'un système énergétique flexible, capable d'adapter l'offre à la demande. En effet, les énergies renouvelables sont intrinsèquement instables, les énergies éolienne comme solaire étant dépendantes des conditions météorologiques. Or, la demande d'énergie renouvelable sera, bien que variable, structurellement élevée. La principale difficulté de la transition énergétique est donc de trouver un moyen d'harmoniser au maximum l'offre et la demande.

« L'électrification grandissante entraîne à son tour une charge (de pointe) supplémentaire sur le réseau. Des applications comme les voitures électriques, les pompes à chaleur ou les chauffe-eau sont plus écologiques que leurs alternatives au mazout ou au gaz naturel, mais elles entraînent aussi certaines difficultés. Si tout le monde recharge la batterie de sa voiture au même moment pendant le pic de soirée, le réseau risque d'être surchargé, par exemple. Pour garantir en permanence la sécurité d'approvisionnement et l'équilibre du réseau, il faut une flexibilité accrue du système énergétique, de manière à résorber les fluctuations de la demande et de l'offre d'énergie. Nous devons être en mesure de surmonter aussi bien les courtes périodes (heures, jours) que les longues périodes (semaines, mois) de pénurie ou de surproduction énergétiques^{226 227}. »

Une **deuxième ligne narrative** estime que la transition vers la neutralité climatique représente aussi de nouveaux défis pour des secteurs comme l'industrie, le chauffage des bâtiments ou les transports. Pour ces secteurs, la question de leur adaptation à des énergies renouvelables reste entière. Même s'il existe déjà plusieurs options technologiques pour le chauffage des bâtiments et le transport (p. ex. pompes à chaleur et batteries), le chemin qui mène à la neutralité climatique est beaucoup moins évident pour les industries dites « lourdes », comme l'acier, le ciment ou la chimie. Ces branches industrielles sont en effet traditionnellement très dépendantes des combustibles fossiles et intensives en CO₂. Une étude préparatoire en vue de la



transition industrielle de la Flandre (2020) l'explique en ces termes :

« Ces objectifs [européens] mettent l'industrie, les autorités, les institutions du savoir et la société flamandes face à de grands défis. Cela requiert une transformation complète, en recourant à des technologies qui n'existent pas encore ou n'en sont qu'à leurs balbutiements et demandent des investissements gigantesques^{228 229}. »

Présenter l'hydrogène comme une solution technologique possible pour la transition dans tous les secteurs énumérés ci-dessus n'est pas chose nouvelle. Comme nous le verrons plus loin, les détracteurs de cette idée évoquent avec dédain un « engouement » récurrent pour l'hydrogène, qui finira par passer. Une **troisième ligne narrative** assure cependant que le contexte a changé, rendant cette fois possible une percée de l'hydrogène. On peut ainsi lire dans la stratégie de l'hydrogène européenne :

« Par le passé, l'hydrogène a déjà suscité de l'intérêt de manière sporadique, mais sans jamais connaître de véritable essor. Aujourd'hui, la baisse rapide du coût des énergies renouvelables, les progrès technologiques et le besoin urgent de faire radicalement diminuer les émissions de gaz à effet de serre ouvrent de nouvelles possibilités²³⁰. »

Le discours européen en la matière parle de « point de bascule dans le développement du secteur de l'hydrogène²³¹ ». En Flandre aussi, on rencontre des métaphores comme « une vague d'hydrogène vert²³² » ou

« une avalanche d'initiatives en faveur de l'hydrogène aux quatre coins du monde²³³ ». Ces images de vague ou d'avalanche laissent entendre que l'essor de l'hydrogène sera rapide, total et inévitable.

« La différence ne pourrait pas être plus grande. En 2009, l'intérêt pour l'hydrogène était au plus bas chez de nombreux acteurs, et en cette année 2020, on assiste à une avalanche d'initiatives en faveur de l'hydrogène aux quatre coins du monde [...] En Europe, mais aussi partout dans le monde, on met le turbo sur le plan de l'hydrogène. Entreprises, pouvoirs publics, pôles de savoir... dressent des plans, établissent des budgets et communiquent sur leurs grandes ambitions. Cela signifie que notre région doit à présent se placer en « pole position »^{234 235}. »

Dans une **quatrième et dernière ligne narrative**, il est fait mention des conditions favorables et exceptionnelles qui sont réunies – en particulier en Belgique – pour développer cette technologie. On peut lire ainsi dans la *Vlaamse Waterstofvisie* (« Vision Hydrogène pour la Flandre ») :

« La Flandre a déjà acquis, ces dernières années, d'importantes connaissances et une grande expertise dans le domaine de l'hydrogène, tant dans notre industrie que dans nos pôles de savoir. La Flandre a en outre de nombreux autres atouts intrinsèques : notre territoire est traversé par le plus grand réseau de canalisations d'hydrogène du monde, nous occupons une position stratégique en Europe avec un réseau de gaz naturel et d'électricité densément interconnecté, un réseau de transport dense tant par voie de terre que sur l'eau, et nos ports abritent des clusters industriels, comprenant de gros clusters de production et de consommation d'hydrogène [...]. De plus, ces ports sont bien placés, sur le plan logistique, pour assurer le transport d'hydrogène importé ou produit localement par électrolyse, avec les parcs éoliens de la mer du Nord^{236 237}. »

En ce qui concerne l'industrie, l'hydrogène est souvent associé à la métaphore d'un nouvel « écosystème » industriel unique²³⁸, ce qui éveille implicitement des connotations de durabilité et de parfaite circularité. En Wallonie et à Bruxelles aussi, on insiste sur la position « unique » de ces régions pour le développement de l'hydrogène. L'Écho écrit ainsi, à propos de ces régions :

« [...] elles sont idéalement placées au centre du corridor logistique reliant Londres au nord de l'Italie et bénéficient de l'opportunité d'être des précurseurs en la matière²³⁹. »

Pronostic

Conformément au diagnostic, une **première ligne narrative** souligne le rôle crucial que jouera l'hydrogène dans une économie européenne verte. En bref : l'hydrogène est vu comme un vecteur d'énergie (utilisé pour stocker des énergies renouvelables), comme base de carburants synthétiques pour le transport, comme solution technologique pour le chauffage des bâtiments et comme matière première durable pour des applications industrielles. Contrairement au discours de l'Additionnalité, chacune de ces applications est considérée ici comme adaptable à grande échelle. La production d'hydrogène vert utilise des énergies renouvelables pour séparer les atomes d'hydrogène des molécules d'oxygène par électrolyse, mais la croissance rapide de notre capacité d'énergie renouvelable permettra à terme la production massive d'hydrogène.

« Nous devons opter à 100 % pour les énergies renouvelables : énergie solaire, énergie éolienne, géothermie... À 4 km de profondeur, nous avons en Flandre des nappes d'eau bouillante : nous devons plus les exploiter [...]. À un moment donné, nous aurons de l'énergie renouvelable en surplus, et avec cet excédent, nous pourrions produire de l'hydrogène en masse. Et avec cet hydrogène, nous pourrions même faire voler des avions. C'est ça l'avenir !^{240 241} »

Au niveau européen, des coalitions comme Hydrogen Europe décrivent les nombreux champs d'application de l'hydrogène comme suit :

« L'hydrogène n'est pas seulement un élément potentiel de réponse aux défis posés par la transition des systèmes énergétiques, une solution d'avenir présentant un certain nombre d'avantages, notamment son utilisation dans les piles à combustible ; l'hydrogène est une solution sans laquelle l'Europe n'atteindra pas ses objectifs de réduction des émissions de GES à l'horizon 2050^{242 243}. »

Conformément à la métaphore d'une « vague d'hydrogène », cette technologie est donc vue, dans ce discours, comme un maillon indispensable de la transition énergétique et industrielle en Europe. Sans elle, nous ne serions pas en mesure d'atteindre les objectifs européens pour 2050. La Roadmap Hydrogène pour la Wallonie, en 2018, qualifie d'ailleurs l'hydrogène de « chaînon manquant » de la transition énergétique et industrielle²⁴⁴. Une autre métaphore qui revient souvent est celle de l'hydrogène comme « clé » de la transition vers la carboneutralité.

« L'hydrogène vert jouera, en effet, un rôle essentiel dans la transition énergétique. Il est considéré comme un élément clé de décarbonisation, en particulier dans l'industrie chimique, les industries de l'acier et du ciment, mais aussi le transport de marchandises²⁴⁵. »

Une autre métaphore encore plus fréquente est celle qui compare l'infrastructure de l'hydrogène à la « colonne vertébrale » (« *hydrogen backbone* » en anglais) d'une nouvelle économie. Elle est surtout utilisée à propos des infrastructures de production et de transport de l'hydrogène à l'intérieur d'un pays et d'un pays à l'autre et se rapporte aussi bien aux infrastructures à construire qu'à l'adaptation des infrastructures gazières au transport de l'hydrogène. À l'échelle européenne, par exemple, le concept est commercialisé par la Gas for Climate Coalition, une alliance entre diverses entreprises d'infrastructures gazières européennes (dont la Flamande Fluxys), qui souligne l'importance de cette « colonne vertébrale » européenne de l'hydrogène :

« Nous considérons la colonne vertébrale européenne de l'hydrogène comme une pièce critique du puzzle de la décarbonation énergétique [...] La « dorsale » reliera les futurs centres de fourniture et de demande d'hydrogène dans toute l'Europe, tels que les clusters industriels, les sites de captage et de stockage du carbone et les sites de production d'électricité renouvelable à grande échelle, notamment les parcs éoliens en mer du Nord et les centrales solaires dans le sud de l'Europe^{246 247}. »

Cette ligne narrative envisage la ligne d'arrivée de la transition, lorsque l'hydrogène jouera – selon elle – un rôle déterminant dans l'économie européenne. Une **deuxième ligne narrative** souligne plutôt l'importance des technologies de transition pour atteindre cette ligne d'arrivée. Plus précisément, elle s'intéresse au développement à grande échelle de l'hydrogène « bleu », qui utilise le gaz naturel pour séparer l'hydrogène des molécules d'eau par électrolyse, en combinaison avec des technologies de stockage du carbone. Diederik Samsom, le chef de cabinet du Commissaire européen en charge du Pacte vert, Frans Timmermans, l'exprime en ces termes :

« Aujourd'hui, la Commission cherche à mettre en place un tout nouveau cadre tourné vers l'horizon et qui ne soutienne que les infrastructures nécessaires au déploiement des énergies renouvelables [...] Il en va de même pour l'hydrogène : nous regardons l'horizon – en envisageant un avenir à 100 % d'hydrogène vert – mais nous reconnaissons également le fait que, pour y parvenir, nous pourrions avoir besoin d'une phase transitoire d'hydrogène bleu²⁴⁸. »

La légitimation de l'hydrogène bleu à titre de « technologie de transition » dans l'attente d'un hydrogène produit exclusivement au moyen d'énergies renouvelables est – comme nous le verrons plus loin – une des grandes pommes de discorde entre les différents discours. Dans celui-ci, en tout cas, l'hydrogène bleu est considéré comme une étape nécessaire sur la voie d'une économie de l'hydrogène entièrement renouvelable. Voici comment Frans Rooijers, directeur de CE Delft, décrit la relation entre ces deux formes de production d'hydrogène :

« Il y a des avantages synergiques à retirer de la mise en œuvre de la voie bleue. Le nombre d'utilisateurs d'hydrogène va augmenter par cette voie, pour laquelle l'infrastructure gazière doit être adaptée. Cela peut permettre d'obtenir assez vite des réductions d'émissions significatives, avec des volumes importants, une sécurité d'approvisionnement suffisante et moyennant des risques limités. Entretemps, on pourra préparer le terrain pour le développement de l'hydrogène vert²⁴⁹. »

Autrement dit, l'hydrogène bleu est vu comme un levier qui stimulera la demande d'hydrogène et incitera à davantage d'investissements dans les infrastructures, en attendant le moment où l'hydrogène vert pourra être produit à grande échelle (c'est-à-dire lorsque la capacité d'énergies renouvelables sera suffisante) et deviendra concurrentiel en termes de coûts. Comme on l'a déjà évoqué, les émissions de CO₂ dues à la production d'hydrogène bleu seraient captées et stockées dans le sol (CCS – *carbon capture and storage*) et/ou réutilisées dans des processus industriels (CCU – *carbon capture and utilization*). Ces techniques de séquestration du carbone sont considérées comme essentielles, prometteuses et carboneutres. La Fédération Pétrolière Belge écrit ainsi :

« La transformation de la grande quantité d'hydrogène « gris » produite et consommée par l'industrie belge en hydrogène à faible teneur en carbone est donc indispensable et pourra être principalement réalisée par le captage et le stockage du CO₂ (CCS) émis par les unités de production. La production d'hydrogène par réformage en combinaison avec la technologie CCS (« hydrogène bleu ») offre un fort potentiel de réduction des émissions de CO₂ dans l'industrie et le secteur des transports. Même si la technologie pour l'hydrogène « vert » existe et pourrait être déployée à grande échelle, l'hydrogène « bleu » restera moins cher à produire, même à moyen terme, tant que le coût pour de grandes quantités d'électricité verte ne diminue pas de manière significative. Néanmoins, l'hydrogène bleu nécessitera d'importants investissements en capital et un soutien politique pour faciliter son émergence sur le marché²⁵⁰. »

Tandis que la CCS est décrite comme une solution provisoire, à mettre en œuvre pendant la transition (et qui serait donc démantelée progressivement au fur et à mesure que l'hydrogène vert deviendrait la méthode de production dominante), CCU et hydrogène (H₂) sont considérés comme des technologies qui se renforcent mutuellement. L'utilisation de la combinaison hydrogène-CCU trouve sa justification principalement dans la transition industrielle, du fait que carbone et hydrogène peuvent être recombinaés pour former de nouvelles molécules susceptibles d'avoir des applications intéressantes sur le plan économique. L'exemple le plus connu et le plus cité est la conversion de CO₂ et H₂ en carburants synthétiques (ce qu'on appelle la technologie « *power-to-fuel* ») pouvant être utilisés dans le transport²⁵¹. Étant donné que la combustion de ces carburants synthétiques libérerait à nouveau du CO₂ dans l'atmosphère, de nouvelles technologies comme le captage direct du CO₂ dans l'air (*Direct Air Capture*) viendraient boucler la boucle²⁵².

Une **troisième ligne narrative** replace l'économie de l'hydrogène dans un contexte international. Plus exactement, elle attire l'attention sur l'énorme quantité d'énergie renouvelable qui serait nécessaire pour produire de l'hydrogène vert. Étant donné que la production belge ne suffirait pas, la solution résiderait dans l'importation d'hydrogène d'autres régions d'Europe mais aussi au-delà.

« La Belgique ne dispose pas de suffisamment de capacités renouvelables pour atteindre ses objectifs climatiques. Il faudra donc importer de l'hydrogène vert en provenance de pays qui réunissent plusieurs critères : fort potentiel renouvelable, réseau de transport d'hydrogène vert, disponibilité de ports pour l'acheminer en Europe²⁵³. »

En Flandre aussi, les regards se tournent vers des pays comme le Chili ou Oman, futurs grands producteurs d'hydrogène²⁵⁴. Dès 2030, ils pourraient produire de l'hydrogène vert en utilisant l'énergie renouvelable provenant de « gigantesques fermes solaires²⁵⁵ ». Cet hydrogène vert serait ensuite transporté par bateau « en quantités énormes²⁵⁶ » pour être utilisé ici notamment dans l'industrie et le transport. Parallèlement, l'Europe devrait s'atteler à une plus grande interconnectivité entre États membres, de manière à pouvoir transporter facilement d'un pays à l'autre les excédents d'énergie renouvelable afin de les utiliser pour produire de l'hydrogène vert²⁵⁷.

Selon une **quatrième et dernière ligne narrative**, l'hydrogène est vu comme un potentiel *game changer* économique. Le développement des technologies et des infrastructures de l'hydrogène est régulièrement décrit comme une compétition économique entre pays. Des métaphores comme « *race for hydrogen*²⁵⁸ » ou même



« *hydrogen wars*²⁵⁹ » indiquent que les pays auraient intérêt à se montrer les plus rapides et les plus ambitieux possible dans leurs stratégies en la matière s'ils veulent éviter de se faire devancer.

« C'est un affrontement entre pays pour s'assurer des parts de marché. Nous appelons ça « les guerres de l'hydrogène » à cause de la course à laquelle les gouvernements se livrent pour financer ces projets et être en tête de peloton [...]. Un grand nombre d'étapes importantes et un positionnement important auront lieu avant la fin de la décennie. Si vous n'agissez pas maintenant, vous vous retrouverez dans une position beaucoup plus difficile et plus coûteuse^{260 261}. »

On retrouve également cette ligne narrative en Belgique. Conformément au diagnostic – qui postule une position de départ favorable de la Flandre et de la Wallonie en ce qui concerne le développement de l'hydrogène – la *Vlaamse Waterstofvisie* affirme que « la Flandre a l'ambition de devenir le leader européen de la technologie de l'hydrogène ». Ce projet est détaillé comme suit :

« Grâce à des investissements orientés vers l'avenir et productifs dans le renforcement et le développement du tissu économique flamand autour de l'hydrogène, nous renforcerons aussi la relance économique par la création d'une croissance et d'emplois durables. Nous aspirons ce faisant à une valorisation maximale de l'expertise flamande en matière de recherche et d'innovation et de la technologie flamande dans divers champs d'application. Nous voulons valoriser notre expertise au niveau international, sur le modèle de l'énergie éolienne off-shore^{262 263}. »

On ne lit pas autre chose dans la presse francophone. Un article de L'Écho assure ainsi, à propos du potentiel de l'hydrogène en Wallonie et à Bruxelles :

« Le train de l'hydrogène propre est donc en gare et la Wallonie et Bruxelles n'ont qu'à monter à bord pour devenir la prochaine hydrogen valley²⁶⁴. »

3.2.2 VISION DU MONDE

Le discours de 'l'Économie de l'hydrogène' s'inscrit principalement dans une vision du monde écomoderniste. Celle-ci met l'accent sur l'innovation technologique, considérée comme le principal moteur de la transition des systèmes énergétique, de transport et industriel. Cette transition est en outre jugée compatible avec la croissance économique, et l'une et l'autre se renforceraient même mutuellement. Le principe de neutralité technologique implique en outre que le marché traditionnel est considéré comme le moyen le plus efficace pour déterminer quelles technologies conviennent à quelles applications. Ce qui est frappant dans ce discours, c'est la représentation de l'hydrogène comme élément indispensable de l'économie du futur, et l'interprétation de l'engouement actuel en sa faveur comme un tournant que les gouvernements ne peuvent pas rater. Ce sentiment d'urgence se manifeste dans les différentes métaphores que nous avons passées en revue : l'hydrogène comme « colonne vertébrale », les « *hydrogen wars* », « *race for hydrogen* », etc.

Bien que l'importance des efforts qui devront être déployés – notamment pour le transport d'hydrogène et d'énergie renouvelable entre pays – soit soulignée, on peut parler ici d'une conception de la durabilité plutôt « douce ». Ce discours pose en effet peu de conditions, si ce n'est aucune, quant à une refonte du modèle socio-économique de l'industrie, des transports ou de la production d'énergie. Selon ses tenants, ces secteurs peuvent poursuivre leur croissance suivant plus ou moins la même logique, à ceci près que l'hydrogène constituerait leur nouveau fondement technologique. Grâce à des technologies telles que la CCS et la CCU, un avenir avec des intrants fossiles n'est pas exclu, et est considéré comme souhaitable – certainement à court terme.

3.2.3 RÔLES

Le discours de l'Économie de l'hydrogène met l'accent sur une interaction entre institutions académiques (se chargeant de la recherche et développement des technologies de l'hydrogène), entreprises privées (veillant à ce que technologies et applications potentielles passent des installations expérimentales à un large déploiement économique) et acteurs publics. Pour ce qui est de ces derniers, le discours est nuancé : ils se voient surtout attribuer un rôle important dans la création des conditions nécessaires à la transition vers une économie de l'hydrogène. Tant au niveau européen qu'en Belgique, les acteurs réclament une politique de soutien ciblé de la part des gouvernements. Agoria, la fédération sectorielle belge de l'industrie technologique, décrit même les composantes de cette politique de soutien :

- « (i) Agoria appelle les différents gouvernements à développer ensemble une stratégie ambitieuse et ciblée en matière d'hydrogène et à faire de la Belgique un pôle majeur de la technologie de l'hydrogène en Europe.
- (ii) À l'instar de nos voisins définissez un objectif de développement pour l'électrolyse de l'hydrogène en Belgique qui soit compatible avec la stratégie européenne en matière d'hydrogène.
- (iii) Soutenez l'idée de la coalition d'importation d'hydrogène et saisissez l'opportunité de stimuler l'exportation de la technologie belge pour la production d'hydrogène vert. Passez des accords stratégiques avec les pays où ces projets peuvent être développés de la manière la plus rentable.
- (iv) Osez faire des choix ambitieux en matière de politique de soutien. Le cadre européen IPCEI permet aux États membres d'établir une Exemption des règles européennes en matière d'aides d'État pour les projets d'importance stratégique pour l'Union européenne (comme le développement d'une chaîne de valeur européenne de l'hydrogène)²⁶⁵. »

Les pouvoirs publics sont donc censés à la fois élaborer une vision à long terme, contribuer à la création de chaînes de valeur internationales et apporter un soutien financier au développement de cette technologie. Est également évoqué l'impératif d'investissements publics dans les infrastructures d'hydrogène et de stockage du carbone²⁶⁶. Conformément aux différentes métaphores qui mettent en relief le caractère indispensable de l'hydrogène (cf. la « colonne vertébrale de l'hydrogène ») et le caractère urgent des investissements (« *hydrogen wars* »), ces derniers sont souvent présentés comme des « *no regret options* » pour les acteurs publics²⁶⁷. Dans le contexte spécifique de la transition industrielle, on souligne, pour convaincre du bien-fondé de ces investissements publics, le rôle crucial de l'industrie lourde dans la réalisation d'une économie neutre en carbone. On en trouve un bon exemple dans le « Mémoire » d'Essenscia, la fédération belge de l'industrie chimique, en vue des élections de 2019 :

« Nous nous trouvons tous devant un important défi climatique. Les produits et les applications que la chimie et les sciences de la vie livrent chaque jour sont à cet égard d'une importance fondamentale. Ces innovations sont indispensables à la production optimale d'énergies renouvelables et contribuent de surcroît à de substantielles réductions d'émissions de CO₂ et à une plus grande efficacité énergétique dans la construction, le transport, l'agriculture et l'industrie. Le développement de solutions novatrices nécessite d'importants investissements dans la recherche et l'innovation. Une politique d'innovation cohérente et visionnaire, qui prend en compte la compétitivité et les besoins spécifiques du secteur, est un levier indispensable pour une transition réussie vers une société bas carbone²⁶⁸. »

On insiste également sur l'importance, au niveau européen, d'instaurer une taxe carbone aux frontières, qui équivaldrait à une taxe sur l'importation de marchandises non européennes. Cela permettrait d'éliminer d'éventuels désavantages concurrentiels par rapport aux entreprises non européennes qui utilisent des techniques de production moins durables (ce qui leur permet d'exporter vers l'Europe des produits meilleur marché).

Si les gouvernements sont censés jouer un rôle important en créant une « carotte » financière pour encourager les investissements dans des technologies telles que l'hydrogène et la séquestration du carbone, ce discours esquivé en revanche toute forme de « bâton » public. L'augmentation du prix du carbone dans le système européen d'échange des quotas d'émissions, par exemple, est jugée contreproductive, de même que toute atteinte aux droits d'émissions gratuits dont bénéficie l'industrie lourde, parce que de telles mesures pourraient freiner les investissements dans l'hydrogène et le stockage du carbone²⁶⁹. Un dernier élément important dans ce discours est le principe de neutralité technologique. Concrètement, cela signifie que les États ne peuvent pas accorder de traitement préférentiel, sous la forme d'une politique de soutien ciblée, à certaines technologies par rapport à d'autres et qu'ils doivent laisser le marché départager les gagnants et les perdants technologiques. De prime abord, cela peut sembler contradictoire avec l'importance capitale donnée à l'hydrogène en tant que « clé » d'une économie durable. Dans ce contexte, cependant, la neutralité technologique est plutôt comprise comme le fait de ne pas faire de distinction entre les différentes « couleurs » d'hydrogène. La Fédération Pétrolière Belge demande ainsi, dans la prise de position citée plus haut, une « attitude neutre » vis-à-vis de l'hydrogène bleu et de l'hydrogène vert. On trouve quelque chose de similaire dans un rapport du Vlaamse Adviesraad voor Innoveren en Ondernemen (« Conseil consultatif flamand de l'Innovation et de l'Entrepreneuriat ») :

« Pour trouver la meilleure solution en termes de rapport coût-efficacité, il faut adopter une attitude de neutralité technologique à l'égard de la production d'hydrogène, et toutes les méthodes de production doivent être mises en balance afin de maintenir la concurrence, de créer de nouveaux marchés et entreprises et de trouver un équilibre au fil de temps entre l'adaptation à grande échelle des technologies de production et les meilleurs plans d'écologisation^{270 271}. »

3.3 COMPLÉMENTARITÉ

3.3.1 LIGNES NARRATIVES

Diagnostic

Point de vue diagnostic, le discours de la Complémentarité montre plusieurs parallèles avec celui de l'Économie de l'hydrogène. Il est semblablement centré sur le défi que le changement climatique constitue pour des secteurs comme l'énergie, l'industrie et les transports, et l'hydrogène y est également vu comme une des pistes technologiques menant à la neutralité climatique.

Le discours de la Complémentarité met cependant d'autres éléments en relief. **Premièrement**, il attire l'attention sur les obstacles qui freinent le déploiement à grande échelle de l'hydrogène. Les technologies de l'hydrogène sont notamment jugées inefficaces en l'état actuel des choses, du point de vue tant énergétique qu'économique.

« Comparativement à ses alternatives, l'hydrogène d'origine fossile comme l'hydrogène renouvelable sont très énergivores et très chers. Il faudrait cinq fois plus de fermes éoliennes ou solaires pour chauffer nos habitations à l'hydrogène qu'en les chauffant directement à l'électricité au moyen d'une pompe à chaleur. On peut dire à peu près la même chose des voitures à hydrogène comparées aux voitures électriques^{272 273}. »

On entend des opinions similaires en Belgique : la production d'hydrogène actuelle est couramment décrite comme « inefficace » et « pas viable économiquement²⁷⁴ », ce qui rendrait un vaste déploiement de l'hydrogène impossible dans certains secteurs économiques. Pieter Vingerhoets (VITO, EnergyVille) s'interroge ainsi, dans *De Standaard*, sur les applications de l'hydrogène dans les transports et dans le chauffage des bâtiments :



« [...] Mais Vingerhoets prévient qu'il n'y a pas assez d'énergie renouvelable pour la production d'hydrogène vraiment vert. “ Et cela ne va pas changer dans les dix ans à venir. ” Il souligne en outre que d'importantes quantités d'énergie sont perdues lors de la production d'hydrogène. C'est pourquoi il pense que faire rouler les voitures à l'hydrogène n'est pas une bonne idée, par exemple. “ Quand vous convertissez l'électricité en hydrogène puis à nouveau en électricité - ce qui est le cas avec une voiture à hydrogène -, vous perdez plus de 60 pour cent de l'énergie électrique de départ. C'est tout sauf efficace. C'est la même chose pour le chauffage de votre habitation. Une pompe à chaleur est environ quatre fois plus efficace qu'un chauffage à l'hydrogène^{275 276}. »

Le discours de la Complémentarité met donc en doute l'allégation selon laquelle on disposerait à l'avenir de réserves apparemment inépuisables d'énergie renouvelable permettant de produire de l'hydrogène renouvelable et de l'utiliser dans tout un éventail d'applications. La perte d'énergie survenant lors de la conversion de l'hydrogène remet également en question l'importation d'hydrogène depuis des pays tiers et sa fonction dans l'adaptation de l'offre à la demande dans un système énergétique renouvelable.

Un rapport de l'Agence internationale de l'énergie relève ainsi que :

« Tous les vecteurs d'énergie, y compris les combustibles fossiles, subissent des pertes d'efficacité chaque fois qu'ils sont produits, convertis ou utilisés. Dans le cas de l'hydrogène, ces pertes peuvent s'accumuler au fur et à mesure des étapes de la chaîne de valeur. Après avoir converti l'électricité en hydrogène, l'avoir transporté et stocké, puis l'avoir reconverti en électricité dans une pile à combustible, l'énergie fournie peut être inférieure à 30 % de l'électricité initiale. Cela rend l'hydrogène plus « cher » que l'électricité ou le gaz naturel utilisés pour le produire. C'est aussi un argument pour limiter au minimum les conversions entre vecteurs d'énergie dans n'importe quelle chaîne de valeur^{277 278}. »

Une **deuxième ligne narrative**, dans le cadre du diagnostic, replace la transition vers une société climatiquement neutre et le rôle de l'hydrogène dans celle-ci dans une perspective d'ensemble. Tandis que le discours de l'Économie de l'hydrogène envisage la transition essentiellement comme un changement dans les méthodes de production (p. ex. en remplaçant les combustibles fossiles par de l'hydrogène et en captant le CO₂), dans le discours de la Complémentarité, la transition est vue comme un changement systémique plus global. La transition de secteurs tels que l'industrie, l'énergie et les transports ne devrait pas se faire sans prendre en compte le contexte social dans lequel elle s'inscrit. Pour pouvoir évaluer l'intérêt de l'hydrogène comme solution technologique potentielle, il faut d'abord aller voir, « sous le capot », les systèmes sociaux et économiques à l'intérieur desquels ces secteurs opèrent²⁷⁹. Inter-Environnement Wallonie estime ainsi que les enjeux de dossiers tels que l'hydrogène et l'économie circulaire ne sont pas seulement de nature technologique, mais principalement sociale.

« La priorité est donc bien l'innovation sociétale qui modifiera nos manières de vivre et nous permettra de nous adapter dans un monde non seulement décarboné mais qui subit déjà les premiers impacts d'un réchauffement d'ores et déjà inévitable²⁸⁰. »

Pronostic

Dans le discours de la Complémentarité aussi, le rôle de l'hydrogène dans la transition vers une société climatiquement neutre est souligné. Son utilisation est toutefois subordonnée à la satisfaction de certaines conditions notables. Premièrement, l'hydrogène n'est considéré comme une option intéressante que pour certains secteurs. La règle de base de ce discours est donc « l'électricité si possible, l'hydrogène si nécessaire²⁸¹ ». En effet, la production d'hydrogène vert (par électrolyse de l'eau) consomme elle-même de l'énergie renouvelable, si bien qu'il est plus rentable d'employer directement cette énergie renouvelable chaque fois que possible. En d'autres termes, dans ce discours, l'hydrogène doit être complémentaire à l'électrification : il n'est une option que dans les secteurs où l'électrification est difficile ou impossible²⁸². Parmi les exemples les plus fréquemment cités, on trouve certains processus de l'industrie lourde (voir plus haut) ainsi que des moyens de transport comme les camions, l'avion et le bateau, qu'il n'est pas possible ou qu'il est difficile d'équiper de batteries électriques²⁸³. Pour illustrer cette hiérarchie dans les applications de l'hydrogène, l'ONG néerlandaise Natuur en Milieu a imaginé une « échelle de l'hydrogène », qui indique clairement dans quels cas, selon ce discours, l'hydrogène est une option valable et vraisemblable, et dans lesquels il ne l'est pas du tout²⁸⁴.



FIGURE 1 : L'ÉCHELLE DE L'HYDROGÈNE (SOURCE : NATUUR & MILIEU)

ESSENTIEL	IMPORTANT	ÉVENTUEL	LIMITÉ	FAIBLE
Ce sont les applications les plus prioritaires de l'hydrogène, pour lesquelles il n'y a pas d'alternative à terme.	Les alternatives qui seront disponibles à terme ne sont pas plus appropriées, dans la plupart des cas, que l'hydrogène.	Les alternatives qui seront disponibles à terme peuvent être dans certains cas plus appropriées que l'hydrogène et dans d'autres moins.	Les alternatives qui seront disponibles à terme sont dans la plupart des cas plus appropriées que l'hydrogène	Il existe déjà des alternatives durables appropriées pour ces applications.
Application	Application	Application	Application	Application
<ol style="list-style-type: none"> Matière première production engrais synthétique Procédés industriels à très haute température 	<ol style="list-style-type: none"> Matière première dans industrie plastique et acier en remplacement des matières premières fossiles Fonction d'équilibre (buffer) dans infrastructures énergétiques Transport intercontinental avion et bateau 	<ol style="list-style-type: none"> Créneaux environnement bâti Navigation intérieure Vols continentaux 	<ol style="list-style-type: none"> Procédés industriels à haute température Transport routier international 	<ol style="list-style-type: none"> Procédés industriels basse température Chauffage, eau chaude sanitaire, cuisine Transport routier régional et national Trains, bus régionaux, voitures
Alternatives possibles	Alternatives possibles	Alternatives possibles	Alternatives possibles	Alternatives possibles
<ol style="list-style-type: none"> Aucune Pas de réelles alternatives à grande échelle 	<ol style="list-style-type: none"> Recyclage Batteries ; Renforcements réseau ; Arrêt production renouvelable Pas d'alternatives à grande échelle 	<ol style="list-style-type: none"> Chauffage électrique, réseaux de chaleur Bateaux électriques Avions, trains électriques 	<ol style="list-style-type: none"> Pompes à chaleur haute température Véhicules électriques 	<ol style="list-style-type: none"> Chauffage électrique Chauffage électrique Véhicules électriques Véhicules électriques

Une **deuxième ligne narrative** s'interroge également sur l'intérêt des technologies transitoires, comme l'hydrogène bleu ou le captage du CO₂. Étant donné que ces technologies laissent toute la porte entrouverte aux combustibles fossiles, il existe, fait-on observer, un risque de *lock-in* fossile, et nous pourrions nous enliser, économiquement et socialement, dans un système économique dépassé.

« Certains défendent l'idée de capter le CO₂ issu du processus de conversion du méthane en hydrogène, ce qui le rendrait " neutre en carbone ". On parle alors d'hydrogène " bleu ". Mais les technologies de capture du carbone pour le stocker (CCS) ou pour le ré-utiliser (CCU) posent encore beaucoup de questions malgré les milliards européens qui ont été investis dans cette technologie, notamment du fait de son coût ou de sa faible fiabilité en termes climatiques²⁸⁵. »

La ligne narrative qui, dans le discours de l'Économie de l'hydrogène, affirme que l'hydrogène bleu préparera le terrain pour sa variante verte est ici renversée : à cause des investissements consentis dans les infrastructures, notamment pour le captage du CO₂, les technologies transitoires seront exploitées plus longtemps que nécessaire et feront obstacle à la percée de l'hydrogène vert²⁸⁶. On attire en outre l'attention sur l'intensivité énergétique de la séquestration du carbone (qui nécessiterait donc aussi l'utilisation d'énergie renouvelable) et on argumente que les investissements réalisés dans cette dernière technologie ne pourraient plus être affectés à la construction d'un système énergétique durable²⁸⁷.

Bref, ce discours met nettement l'accent sur l'hydrogène vert. Cela ne signifie cependant pas qu'il exclue totalement les technologies transitoires comme le CCS. L'ONG néerlandaise Natuur et Milieu explique ainsi que :

« La question n'est donc pas si, mais comment et où l'industrie doit appliquer le CCS. Nous ne pouvons plus nous permettre le luxe de rejeter cette solution " end-of-pipe ". Mais il faut continuer à encourager fortement l'adoption de solutions qui ne nécessitent plus l'utilisation de combustibles fossiles et polluants. Le stockage du CO₂ ne peut en aucun cas devenir une entrave à des mesures préventives de durabilisation. Et les subventions pour le CCS doivent être distribuées de façon raisonnable. C'est pourquoi l'Accord de Paris sur le climat pose des conditions au subventionnement du CCS. Cependant, aucune distinction explicite n'est faite, dans ces conditions, entre les secteurs et applications pour lesquels le CCS est nécessaire et ceux pour lesquels il ne l'est pas. Cette distinction est essentielle pour accélérer la transition^{288 289}. »

L'attitude de ce discours à l'égard du CCS est donc passablement ambiguë. Il est accepté en tant que technologie transitoire, mais uniquement dans le cadre d'une vision industrielle claire et parce que le problème du climat est devenu tellement urgent que la technologie ne peut plus être rejetée. En ce sens, la séquestration du carbone est vue plus comme un mal nécessaire que comme une technologie prometteuse qui nous ferait progresser sur la voie de la neutralité climatique. On retrouve une ambiguïté similaire par rapport au CCU ; s'il n'est pas écarté des options technologiques, son utilisation suscite des interrogations et est soumise à conditions. Par exemple, le CCU est considéré comme n'ayant qu'un potentiel économique limité par rapport aux objectifs requis de réduction du CO₂. Autrement dit : le nombre d'applications économiques susceptibles de réutiliser du CO₂ et de le stocker (p. ex. dans du bois ou du ciment) est réduit, et elles font pâle figure à la lumière des émissions totales de CO₂ actuelles. Un rapport de la Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek ou VITO (Institut flamand pour la recherche technologique) datant de 2018 parle d'un « *mismatch* » entre les deux et évalue le potentiel du CCU à 1 % seulement de réduction des émissions mondiales annuelles²⁹⁰. La « réutilisation » du CO₂ comme intrant pour des carburants synthétiques est également regardée avec suspicion, étant donné que la combustion de ces carburants libère à nouveau du CO₂ dans l'atmosphère²⁹¹.

Une **dernière ligne narrative** propose d'ailleurs – sur la base des lignes narratives ci-dessus – une vision « prudente » de l'emploi de l'hydrogène comme technologie durable, préconisant une percée ciblée de l'hydrogène vert. À la différence du discours de l'Économie de l'hydrogène, cette percée s'inscrit donc ici dans des limites strictes. L'introduction de l'hydrogène dans des secteurs difficiles à électrifier est par exemple replacée dans un contexte d'efficacité énergétique et de circularité maximale²⁹². Selon ce discours, la forte demande d'énergie renouvelable destinée à la production d'hydrogène vert entraîne une vision de l'avenir qui veut limiter autant que possible production et demande. Il préconise en outre de sauter la phase transitoire de l'hydrogène bleu pour passer directement de l'hydrogène gris (produit à partir de combustibles fossiles) à l'hydrogène vert. Comme nous le verrons dans la distribution des rôles, les décideurs politiques pourraient avoir un rôle important à jouer pour faciliter cette transition.

« Aussi fou que cela paraisse, le mieux serait peut-être que l'industrie continue encore un temps de marcher à l'hydrogène gris. À court terme, nous ferions mieux d'investir rapidement dans des processus efficaces en énergie et dans l'électricité renouvelable et de l'utiliser directement dans les processus qui le permettent. En outre, il y aura encore largement moyen d'injecter directement de l'électricité renouvelable sur le réseau, ce qui est de loin la solution la plus efficace.

Si on ajoute à cela des économies d'énergie, l'interconnexion avec d'autres pays et une gestion de la demande, nous pourrions déjà bien avancer dans les années à venir. Profitons de ce délai pour acquérir de l'expérience dans la construction et le fonctionnement des électrolyseurs et pour progresser dans leur production à grande échelle afin de réduire les coûts. Nous pourrions ainsi, dès 2030, atteindre une vitesse de croisière avec l'hydrogène vert^{293 294}. »

3.3.2 VISION DU MONDE

Dans sa vision du monde, le discours de la Complémentarité s'appuie sur la même foi en la technologie que le discours de l'Économie de l'hydrogène. En résumé, on peut dire qu'il s'agit d'une vision écomoderniste modérée : d'un côté, l'innovation technologique est jugée indispensable à la transition, mais de l'autre, on ne laisse pas le marché déterminer quelles technologies doivent être déployées dans quels secteurs. Ce discours ne défend donc pas la « neutralité technologique », il dit même très clairement que l'hydrogène (vert) n'est une option que lorsque l'électrification directe n'est pas possible. Par ailleurs, il partage certaines lignes narratives avec le discours de l'Économie de l'hydrogène (p. ex. la nécessité de développer les technologies de stockage du carbone et l'importance de mesures financières d'accompagnement), mais pose néanmoins la condition d'un cadre politique clair pour la transition.

On voit en outre apparaître ici, pour la première fois, un certain souci d'équité sociale. Celle-ci s'entend surtout dans le sens procédural, c'est-à-dire qu'on estime que les citoyens et les organisations de la société civile doivent avoir leur mot à dire dans les plans de transition et que ceux-ci doivent avoir une assise démocratique (voir aussi sous « Rôles »). L'organisation de ce type de participation décisionnelle pourrait, argumente-t-on, renforcer l'ancrage de la justice sociale dans le processus de transition²⁹⁵.

3.3.3 RÔLES

On constate avant tout que ce discours réserve un rôle nettement plus important aux pouvoirs publics dans le cadre de la transition. Ici aussi, des mesures comme la taxe carbone aux frontières sont jugées souhaitables, de manière à créer des conditions de concurrence égales entre entreprises européennes et non européennes, et l'introduction d'incitants fiscaux n'est pas non plus inconcevable. Les *Carbon Contracts For Difference* sont un exemple concret de tels incitants fiscaux : ils consistent à faire supporter par l'État la différence de prix entre une technologie innovante – comme l'hydrogène vert – et son équivalent fossile²⁹⁶. La certification de l'hydrogène vert, qui permettrait de garantir son caractère durable, est également une option envisagée²⁹⁷. De telles mesures politiques pourraient rendre les technologies transitoires, comme l'hydrogène bleu, superflues, et pousser les entreprises à leur préférer directement leurs variantes renouvelables.

Mais ce discours va encore plus loin. Il prône ainsi un durcissement du système européen d'échange des quotas d'émissions (ETS). Les entreprises devraient par exemple bénéficier de moins de droits d'émissions gratuits, de manière à ce que le principe du pollueur-payeur soit mieux ancré dans l'ETS. La neutralité technologique – centrale dans le rôle des pouvoirs publics tel que défendu par le discours de l'Économie de l'hydrogène – fait place ici à l'image d'un État actif, prié de faire des choix clairs. Comme évoqué plus haut, l'État devrait selon ce discours (i) ne soutenir que l'hydrogène vert, (ii) donner la priorité à l'efficacité énergétique et à la circularité et (iii) ne soutenir l'implantation de l'hydrogène que dans les secteurs où l'électrification est impossible. Les cadres existants, parmi lesquels la stratégie de l'hydrogène flamande, sont dès lors jugés insuffisants, étant donné qu'ils ne posent pas de choix explicite à cet égard²⁹⁸.

En résumé, on peut dire que, dans ce discours, des mesures de soutien, empruntant par exemple la forme d'incitants financiers, en faveur de la recherche et des infrastructures ne sont pas exclues, mais qu'elles doivent impérativement s'insérer dans un cadre général définissant l'orientation de la ou des transition(s). L'élaboration de ce cadre général est considérée comme un processus largement participatif, dans lequel un rôle est réservé aux citoyens et aux organisations de la société civile.

Un récent rapport du Bond Beter Leefmilieu, de Greenpeace et d'Arbeid en Milieu l'exprime comme suit à propos de la transition industrielle :

« Le puzzle de la transition climatique industrielle est extrêmement complexe. La pratique montre qu'il en faudra plus que le mécanisme tarifaire du système européenne d'échange des quotas d'émissions et des accords volontaires. La société a besoin d'un cadre de transition commun, basé sur une feuille de route solide, fondée sur les faits et axée sur la participation. Ce cadre de transition a besoin d'une large légitimité sociale. Un large comité de pilotage composé de représentants des parties prenantes concernées, notamment des pouvoirs publics, de l'industrie, du monde académique et de la société civile, doit rédiger, suivre et affiner le cadre de transition et la feuille de route de manière participative et ouverte.

[...] Un observatoire indépendant pourrait assurer le monitoring et l'évaluation de la politique, et communiquer sur les évolutions, impacts et tendances de façon accessible, régulière et transparente. Lors de l'élaboration de ce cadre de transition et de cette feuille de route, il faudra systématiquement veiller à éviter un lock-in dans des technologies et infrastructures fossiles, à intégrer une compatibilité ascendante avec les nouvelles technologies et infrastructures, et à choisir chaque fois que possible des solutions extensibles et circulaires^{299 300}. »

Conformément à l'importance donnée à l'ancrage social de la transition, notamment dans l'industrie et dans notre système énergétique (voir « Diagnostic »), ce discours met donc également l'accent sur l'importance d'un processus de transition s'appuyant sur des fondements démocratiques.

3.4 HYDROGEN HYPE

3.4.1 LIGNES NARRATIVES

Diagnostic

Le discours de l'*Hydrogen Hype* se fonde en grande partie sur les mêmes lignes narratives, pour son diagnostic, que les deux discours précédents. Ici aussi, on souligne les difficultés que représente la transition vers un avenir carboneutre : l'objectif européen de neutralité carbone à l'horizon 2050 met différents secteurs économiques, et notamment le système énergétique, le système industriel et le système des transports, face à de gigantesques défis.

Cependant, les doutes émis à l'égard de l'hydrogène dans le discours de la Complémentarité se muent ici en attitude carrément critique. Les raisons en sont doubles : **premièrement**, on attire également l'attention, dans ce discours, sur les limites technologiques de la production d'hydrogène (vert). L'hydrogène vert ne constitue actuellement qu'une fraction de la production européenne d'hydrogène, et l'hydrogène bleu dépend de technologies de stockage du carbone qui n'ont pas encore fait leurs preuves. Le rapport « *The Hydrogen Hype* » du Corporate Europe Observatory établit ainsi que :

« L'hydrogène "vert" est produit à partir d'électricité renouvelable et est porté aux nues pour son respect du climat, mais il représente aujourd'hui moins de 0,1 % de l'hydrogène produit dans l'UE. Plus de 90 % de cet hydrogène sont issus de combustibles fossiles qui détruisent le climat, principalement l'hydrogène "gris" produit à partir de gaz fossiles [...]. En affirmant que les émissions pourraient être captées et stockées/utilisées par une technologie non éprouvée et coûteuse, le lobby du gaz a réussi, en l'étiquetant CCS/U, à faire passer l'hydrogène issu de gaz fossiles pour de l'hydrogène bleu "propre" et "bas carbone" »^{301 302}.

Comme le montre cet extrait, l'attitude vis-à-vis des technologies de captage du carbone est empreinte non plus de doute – comme dans le discours de la Complémentarité – mais de méfiance et de critique. L'ONG Food & Water Action Europe décrit quant à elle la technologie CCS comme un « *high priced flop* », un « flop à prix fort », qui n'a jamais, malgré une abondante aide financière, dépassé le stade de quelques projets pilotes :



« Malgré des milliards de dollars de subventions gouvernementales, la technologie CCS dans les centrales électriques reste chère et ne s'est pas montrée à la hauteur du battage médiatique dont on l'a entourée. Même avec des décennies d'aide, les estimations de coût des centrales électriques équipées de CCS restent nettement plus élevées qu'elles ne l'étaient en 2005. Ces coûts d'investissement exorbitants ont fait obstacle à une implémentation à grande échelle dans toute l'Europe »^{303 304}.

On rencontre des sentiments similaires à propos de la séquestration et de la réutilisation du carbone. Les applications fréquemment citées en exemple, comme la réutilisation de CO₂ dans la production de carburants synthétiques (p. ex. pour les camions et les avions), sont jugées purement spéculatives et dangereuses. Dangereuses parce qu'elles ne séquestrent pas le CO₂ capté, mais le rejettent ultérieurement lorsque ces « *e-fuels* » sont brûlés. Les technologies qui sont réputées fermer définitivement les circuits (comme la *Direct Air Capture*) sont également pointées du doigt parce que chères et gourmandes en énergie et en superficie³⁰⁵.

Selon une **deuxième ligne narrative**, la promesse d'un hydrogène vert produit grâce à d'abondantes sources d'énergie renouvelables est une manœuvre de diversion de l'industrie fossile, visant à maintenir le plus longtemps possible l'économie fossile et à repousser au maximum une véritable action, radicale, en faveur du climat.

« Quand les lobbyistes parlent de l'hydrogène aux gouvernements, ils préfèrent parler d'abord de l'hydrogène vert, parce que c'est le plus facile à vendre. L'hydrogène bleu semble une bonne idée en théorie, mais dans la pratique, les émissions résiduelles suffisent à crever le plafond des objectifs carbone^{306 307}. »

À l'instar du discours de la Complémentarité, celui-ci remet également en question le recours à l'hydrogène bleu comme technologie transitoire. Ce qui est nouveau, dans ce discours, c'est que l'hydrogène bleu est considéré comme un choix stratégique conscient de la part des lobbys industriels et en particulier de l'industrie du gaz. Le Corporate Europe Observatory fournit une description circonstanciée des activités de lobbying de plusieurs acteurs tels que Hydrogen Europe (avec Waterstofnet comme représentant belge), Gas Infrastructure Europe (dont fait partie Fluxys) et l'International Association of Oil and Gas Producers (ayant notamment pour membres Shell, BP et Total). Ces acteurs mettent en avant la promesse d'une économie de l'hydrogène et des concepts tels que la « colonne vertébrale hydrogène » (voir ci-dessus) d'une part pour assurer un rôle au gaz naturel dans la production d'hydrogène bleu et d'autre part pour soutenir l'idée que l'infrastructure gazière (p. ex. les pipelines) peut être utilisée pour transporter l'hydrogène.

« Les partisans du *Hydrogen Backbone* affirment que la réaffectation de tous les pipelines existants évitera les actifs échoués (en l'occurrence les infrastructures qui pourraient perdre toute valeur avec l'élimination progressive des combustibles fossiles), mais c'est négliger le fait que l'industrie du transport du gaz a construit ces dernières années un réseau démesuré qui pourrait devenir obsolète si on ne lui crée pas (artificiellement) une autre destination. De plus, un examen attentif de leur proposition montre que toutes les infrastructures qu'ils présentent comme existantes ne sont pas encore construites, ce qui implique qu'un plus grand nombre de gazoducs conventionnels seraient construits uniquement pour être réaffectés un jour – et tout cela payé par de l'argent public, pendant que des entreprises privées empochent les bénéfices^{308 309}. »

Une **troisième ligne narrative** s'interroge également sur l'équité sociale d'une économie de l'hydrogène à grande échelle. Si le précédent discours abordait le principe de justice sociale sous l'angle de l'inclusion des citoyens et des organisations de la société civile dans la transition, ce discours-ci en donne une interprétation plus large. Il remet notamment en question le projet d'importation d'hydrogène vert de pays disposant de plus de sources d'énergie renouvelables (p. ex. en Afrique du Nord, en Afrique subsaharienne ou en Amérique latine). Tandis que le discours de l'Économie de l'hydrogène présentait ce projet comme un moyen d'approvisionner l'économie du futur en hydrogène sans trop accaparer notre propre production d'énergie renouvelable, le discours de l'Hydrogen Hype avance que les pays concernés pourraient être les dupes de l'affaire. Il est souvent fait référence, à ce propos, à cet extrait d'un article académique signé entre autres par Thijs van der Graaf, professeur à l'université de Gand :

« dans la mesure où des pays en développement sont considérés uniquement comme des fournisseurs de matières premières, la révolution de l'hydrogène comporte un risque de « colonialisme vert »^{310 311}. »

Cette citation, et l'article dans son ensemble, attire l'attention sur les conséquences géopolitiques potentielles qui sont inhérentes aux chaînes de valeur internationales de l'hydrogène. La métaphore du « colonialisme vert » met en évidence le risque que l'économie de l'hydrogène conduise à un nouveau type de relations de dépendance économique entre l'Europe et les pays producteurs d'hydrogène, les défis et besoins énergétiques de ces derniers étant subordonnés aux besoins énergétiques de l'économie européenne. Des initiatives récentes, comme la réalisation d'un atlas des sites potentiels de production d'hydrogène vert en Afrique, apportent de l'eau au moulin de ces critiques³¹².

« L'exportation d'électricité sous la forme d'hydrogène vert depuis des pays où la majorité de la population n'a pas accès à l'électricité est une perspective controversée. En RDC, où un plan est en cours d'élaboration pour exporter vers l'Europe de l'hydrogène vert issu de l'hydroélectricité, seuls 10 % des ménages ont accès à l'électricité, ce qui suggère que cette ressource pourrait être mieux utilisée plus près de chez eux^{313 314}. »

Un autre facteur d'inquiétude dans cette ligne narrative est le modèle économique que promeut l'économie de l'hydrogène. Les grandes quantités d'énergie renouvelable qui seraient nécessaires pour produire de l'hydrogène vert nous entraîneraient, selon ce discours, dans une voie perpétuant le système énergétique centralisé actuel. Cela signifie que les grandes entreprises énergétiques en Europe et au-delà conserveraient tout leur pouvoir dans une économie de l'hydrogène, ce qui ne laisserait que peu de place, ou pas du tout, à des projets décentralisés d'énergie renouvelable à l'échelon communautaire. Le Corporate Europe Observatory résume d'ailleurs ainsi l'injustice sociale inhérente à l'idée d'une économie de l'hydrogène à grande échelle :

« En dépit de toutes les technologies et du jargon à consonance futuriste, le battage autour de l'hydrogène ne vise pas à transformer mais à accommoder le statu quo et à le renforcer. Y adhérer reviendrait à pérenniser notre modèle énergétique centralisé, fondé sur de grandes infrastructures, une production centralisée et concentré dans les mains d'une poignée d'entreprises puissantes. Il s'enracine en outre dans un modèle colonial qui divise le monde en zones "privilegiées" et zones "de service", c'est-à-dire celles qui fournissent les ressources alimentant l'économie européenne^{315 316}. »

Pronostic

Le pronostic du discours de l'Hydrogen Hype se fonde donc sur la conviction que cet engouement nous mène tout droit vers un lock-in fossile et le maintien du vieux modèle de production centralisée de l'énergie. Comme dans le discours de la Complémentarité, le rôle de l'hydrogène est limité ici à des applications qui sont difficiles ou impossibles à électrifier, et principalement comme matière première dans l'industrie chimique.

Le discours de l'Hydrogen Hype est néanmoins plus radical à tous égards dans son opposition à un vaste déploiement de l'hydrogène. Une **première ligne narrative** juge ainsi problématique toute aide financière accordée par des pouvoirs publics (nationaux ou européens) à l'hydrogène vert. Le rapport *Hydrogen Hype* du Corporate Europe Observatory demande que l'argent investi aujourd'hui dans la recherche sur l'hydrogène et le développement des infrastructures (la « colonne vertébrale de l'hydrogène », voir plus haut), notamment, soit affecté à la production d'énergie renouvelable, à l'efficacité énergétique et à la réalisation d'un système énergétique décentralisé qui soit propriété publique³¹⁷.

Une **deuxième ligne narrative** dans ce discours demande qu'un pare-feu soit mis en place entre les décideurs politiques et l'industrie (fossile). Alors que, dans le discours de la Complémentarité, on laisse la porte entrouverte aux acteurs privés dans un processus de cocréation auquel participeraient également les citoyens et les organisations de la société civile, on plaide ici pour des cloisons étanches entre acteurs industriels et processus décisionnel. Un rapport établi dans le cadre de la campagne Fossil Free Politics, menée à l'échelle européenne, présente les choses comme suit :

« Il est temps que l'Europe cesse d'écouter l'industrie des combustibles fossiles et son lobby. C'est pourquoi nous réclamons une politique sans énergies fossiles. Exclure l'industrie des combustibles fossiles et son abus d'influence du processus décisionnel en matière de climat et d'énergie est le seul moyen d'atteindre le niveau de changement nécessaire pour sauver les humains et la planète^{318 319}. »

3.4.2 VISION DU MONDE

Tout comme dans le discours de la Complémentarité, on suggère la constitution d'un observatoire indépendant qui puisse faire office de « chien de garde » des processus décisionnels relatifs – entre autres – au réaménagement des infrastructures gazières pour le transport d'hydrogène ou à la construction de nouvelles infrastructures. Cet observatoire pourrait en outre améliorer la transparence de l'aide public aux projets. Autre objet de critique : la plupart des recherches portant sur l'hydrogène sont menées par des organismes privés mais avec un soutien financier public. Les tenants de ce discours souhaitent que les fonds de recherche (européen) soient réaffectés à une recherche scientifique indépendante³²⁰.

Une **troisième et dernière ligne narrative** remet en question l'idée d'importer de l'hydrogène. Comme nous l'avons vu dans le diagnostic, la création de chaînes de valeur internationales pour l'hydrogène est considérée comme problématique parce que cela risque de donner naissance à un nouveau type de relations de dépendance entre le Nord et le Sud. Pour l'ONG CAN Europe, par exemple, l'externalisation de la transition énergétique européenne sous la forme d'importations d'hydrogène est exclue, comme elle le déclare dans sa vision de l'hydrogène. Il est intéressant de constater qu'un des arguments avancés est l'indépendance énergétique européenne.

« Pour exploiter pleinement le potentiel présent dans l'UE et pour éviter de déplacer un réseau plus écologique depuis des pays en développement jusqu'en Europe, il convient d'éviter les importations d'hydrogène renouvelable en provenance de pays tiers. L'Union européenne ne peut pas externaliser sa transition énergétique et se rendre dépendante de l'importation d'hydrogène renouvelable produit dans des pays tiers susceptibles d'être instables sur le plan géopolitique et potentiellement lié à des dommages sociaux et environnementaux. C'est d'autant plus important si ces pays tiers n'ont pas encore réalisé le passage des combustibles fossiles à l'efficacité énergétique et aux énergies renouvelables pour leurs propres besoins^{321 322}. »

Comme on vient de le voir, le discours de l'Hydrogen Hype est très proche du discours de la Complémentarité. Cependant, s'ils se recoupent largement – en assignant par exemple un même rôle à l'hydrogène (limité à quelques secteurs) et en formulant des recommandations similaires (p. ex. la création d'observatoires indépendants pour veiller à l'orientation des transitions et garantir la transparence) –, ils diffèrent sur un certain nombre de points fondamentaux. Pour commencer, le discours de l'Hydrogen Hype est à tous égards plus radical et plus critique vis-à-vis de l'hydrogène comme solution technologique. L'écomodernisme modéré du discours de la Complémentarité fait place ici à une vision de l'hydrogène comme manœuvre de diversion et/ou cheval de Troie imaginés par l'industrie fossile pour conserver son rôle. Ce discours n'est pas très favorable non plus, voire pas du tout, aux technologies de stockage du carbone (CCS et CCU).

Parallèlement, la justice sociale est nettement plus ancrée dans ce discours que dans celui de la Complémentarité. Comme on l'a vu, ce dernier met surtout l'accent sur une équité procédurale (c'est-à-dire l'implication dans la transition d'acteurs sociaux tels que les organisations de la société civile et les citoyens), qui pourrait servir de tremplin pour ancrer plus largement la justice sociale dans les plans politiques pour la transition. La teneur de cet ancrage élargi n'est toutefois pas spécifiée. Le discours de l'Hydrogen Hype, en revanche, énumère même plusieurs aspects de justice sociale, aux niveaux international (importation de l'hydrogène et risque de nouvelle forme de colonialisme pour les matières premières) comme national (hydrogène et persistance d'un système énergétique centralisé au détriment d'une production décentralisée). Le résultat est un carcan plus rigide encore que dans le discours de la Complémentarité pour circonscrire la place de l'hydrogène dans une société carboneutre.

3.4.3 RÔLES

La première chose qu'on constate est que, dans ce discours, le rôle principal est réservé à l'État. Le rôle prévu pour lui par le discours de la Complémentarité – à savoir prendre la direction des opérations en formulant une vision claire quant à la place de l'hydrogène dans la transition – est encore élargi par ce discours-ci, notamment en ce qui concerne la surveillance de la justice sociale aux niveaux national et international et le financement d'une recherche scientifique indépendante au lieu des grandes initiatives privées actuelles.

On observe par ailleurs une perception plus négative que dans le discours de la Complémentarité des (grands) acteurs privés, notamment de l'industrie fossile, auxquels aucun rôle n'est attribué dans la planification de la transition. Là où le discours de la Complémentarité laisse la porte entrouverte à une participation de ces entreprises à un vaste débat sociétal sur l'orientation à donner à la transition³²³, le discours de l'Hydrogen Hype ne prévoit pour elles aucun rôle décisionnel. Bien que les lignes narratives visent en premier lieu les pratiques de lobbying de l'industrie fossile, des métaphores telles que la nécessité d'un pare-feu séparant celle-ci du monde politique montrent bien que cette industrie ne doit plus en aucun cas avoir voix au chapitre en ce qui concerne la transition.

Pour terminer, ce discours met en vedette des acteurs qui n'apparaissent pas dans les autres discours. Premièrement, la ligne narrative autour de la justice sociale s'intéresse, dans le contexte d'une éventuelle importation d'hydrogène par l'UE, aux pays extra-européens qui produiraient cet hydrogène. Non seulement on s'interroge sur les relations de dépendance que ces importations risqueraient de créer, mais certains des articles consultés estiment que le choix revient aux pays producteurs eux-mêmes. Souhaitent-ils vraiment exporter de l'hydrogène en Europe ? Est-ce bien opportun ? Un article paru dans Energy Monitor explique ainsi :

« Le développement de l'économie de l'hydrogène international n'en est qu'à ses débuts. Avec ses abondantes ressources solaires et éoliennes, l'Afrique subsaharienne pourrait devenir un acteur important dans le domaine de l'hydrogène bas carbone. Toutefois, les obstacles à l'exportation d'hydrogène en tant que produit de base sont sérieux. On devrait plutôt se préoccuper de la manière dont la région pourrait utiliser ses ressources en hydrogène vert pour alimenter son propre développement économique et industriel^{324 325}. »

Le débat ne porte donc pas seulement sur les conséquences géopolitiques (négatives) potentielles d'une importation d'hydrogène par l'Europe, mais aussi sur la question de savoir si c'est un choix judicieux de la part des producteurs. En ce sens, ce discours s'intéresse aussi à la vision qu'ont ces pays de leur rôle dans ces chaînes de valeur. Enfin, en se penchant sur la question de la (dé)centralisation de notre futur système énergétique, le débat sur l'hydrogène s'ouvre aussi à des discussions sur la démocratie énergétique et sur le rôle des communautés locales dans un système énergétique renouvelable.

3.5 RÉFLEXIONS

Comme précisé dans l'introduction, la controverse sur l'hydrogène a été choisie au départ pour la relative nouveauté du débat comparativement aux controverses sur la viande ou sur l'avion. On peut donc se demander en quoi cette controverse en cours de développement diffère des deux autres traitées dans ce rapport. À présent que le travail d'analyse est derrière nous, nous sommes en mesure de discerner deux grandes divergences.

Tout d'abord, on voit clairement que la variété des discours – en tout cas dans le contexte belge – est encore limitée. Au fur et à mesure de l'analyse, il est apparu que le débat belge se bornait encore pour l'essentiel à une opposition entre le discours de l'Économie de l'hydrogène et le discours de la Complémentarité. À l'intérieur du discours de la Complémentarité, nous avons par ailleurs décelé diverses sous-thématiques, ce qui nous a rapidement convaincus que ce discours était encore en plein développement. Nous n'avons par exemple trouvé qu'un petit nombre de sources exposant la position de ce discours vis-à-vis des techniques de stockage du carbone comme le CCS et le CCU. Pour ce qui est plus spécialement du CCU, les sources consultées insistent sur la nécessité de poursuivre les recherches scientifiques (et p. ex. de procéder à des analyses du cycle de vie)³²⁶, ce qui indique que nous nous heurtons, ici aussi, aux limites du débat. Il est également intéressant de noter que les arguments plus « radicaux » qui reviennent régulièrement dans le discours de l'Hydrogen Hype ne sont que très peu représentés en Belgique. Nous espérons d'ailleurs que cette présentation des faits stimulera certaines discussions en Belgique. Nous pensons notamment aux conséquences géopolitiques des chaînes de valeur internationales de l'hydrogène et aux questions d'équité internationale qu'elles soulèvent, ainsi qu'au lien entre production d'hydrogène d'une part et organisation de notre système d'énergie renouvelable (rapport centralisation-décentralisation) d'autre part.



Ensuite, on voit aussi très clairement que la frontière entre les différents discours est encore plus poreuse que dans les deux autres controverses. Nous admettons d'ailleurs que la distinction opérée entre le discours de la Complémentarité et le discours de l'Hydrogen Hype peut prêter à discussion. Comme expliqué plus haut, ces discours se recoupent largement ; que ce soit dans le diagnostic ou dans le pronostic, on retrouve des lignes narratives communes et des critiques similaires. Cependant, cette différenciation se défend : si on se base sur la démarcation des discours telle que définie dans l'introduction, on constate que ces deux discours impliquent à ce jour des finalités différentes. En d'autres termes, ils induisent des pratiques (de politique) différentes. On pense notamment au rôle des acteurs privés – fossiles – dans la transition, à l'opportunité d'une importation massive d'hydrogène et au rôle des technologies de stockage du CO₂.

TABLEAU 9 : RÉCAPITULATIF DE LA CONTROVERSE SUR L'HYDROGÈNE

	ÉCONOMIE DE L'HYDROGÈNE	COMPLÉMENTARITÉ	HYDROGEN HYPE
Visions du monde 	Vision écomoderniste <ul style="list-style-type: none"> Innovation technologique = moteur de la transition e.a. pour énergie, transport et industrie Durabilité et croissance économique se confortent mutuellement Logique économique <ul style="list-style-type: none"> Neutralité technologique : le marché détermine les applications des technologies Innovation hydrogène/CCU = course internationale, importance du <i>first mover advantage</i> 	Vision écomoderniste « modérée » <ul style="list-style-type: none"> Innovation technologique cruciale pour la transition, mais dans un cadre politique Neutralité technologique des pouvoirs publics non souhaitable Justice sociale <ul style="list-style-type: none"> Surtout procédurale : participation d'un large panel d'acteurs sociaux à la planification de la transition Cocréation par e.a. société civile et citoyens conduira à une transition démocratique et juste 	Conception de la durabilité « forte » <ul style="list-style-type: none"> Technologie (de l'hydrogène) = manœuvre de diversion par rapport à questions politiques importantes sur nature de la transition Justice sociale <ul style="list-style-type: none"> Internationale : conséquences géopolitiques des chaînes de valeur internationales de l'hydrogène (colonialisme énergétique) Nationale : économie de l'hydrogène incompatible avec production énergétique décentralisée et démocratie énergétique
Lignes narratives 	Diagnostic <ul style="list-style-type: none"> Neutralité carbone européenne requiert transformation de plusieurs secteurs de l'économie Défis = e.a. adaptation de l'offre à la demande dans système énergétique renouvelable, durabilisation du transport et de l'industrie (lourde) Contexte économique actuel : occasion unique et « point de basculement » pour technologie de l'hydrogène La Belgique a des atouts uniques pour développer l'hydrogène Pronostic <ul style="list-style-type: none"> Hydrogène = technologie indispensable pour industrie, chauffage des bâtiments, système énergétique et transports Intérêt des technologies transitoires comme hydrogène bleu et captage du CO₂ Besoins d'énergies renouvelables pour hydrogène vert – importation massive nécessaire Importance de ne pas manquer le tournant économique de l'hydrogène 	Diagnostic <ul style="list-style-type: none"> Neutralité carbone européenne requiert transformation de plusieurs secteurs de l'économie Obstacles à hydrogène vert : inefficience économique et énergétique Hydrogène et rôle dans transitions à replacer dans perspective sociale d'ensemble Pronostic <ul style="list-style-type: none"> Hydrogène applicable seulement dans certains secteurs (p. ex. industrie, transport par camions) Attitude critique envers technologies transitoires comme hydrogène bleu et CCS/CCU. Risque de lock-in Transition « prudente » : hydrogène uniquement quand efficacité énergétique et circularité maximales. Passage direct d'hydrogène gris à vert 	Diagnostic <ul style="list-style-type: none"> Neutralité carbone européenne requiert transformation de plusieurs secteurs de l'économie Obstacles à hydrogène vert : inefficience économique et énergétique Hydrogène vert = manœuvre de diversion de l'industrie fossile Risque économie de l'hydrogène socialement injuste : colonialisme énergétique si importation massive, systèmes énergie renouvelable centralisés sans pouvoir pour communautés locales Pronostic <ul style="list-style-type: none"> Réorienter soutien financier pour hydrogène vers système énergétique renouvelable efficient et décentralisé Pare-feu entre décideurs politiques et (grands) acteurs industriels pour éviter mainmise du privé sur la transition Éviter importation en Europe d'hydrogène provenant de pays tiers
Rôles 	<ul style="list-style-type: none"> Pouvoirs publics = principalement « accompagnement » : investissements e.a. dans recherche et infrastructures et création conditions de concurrence égales Entreprises déterminent orientation de la transition, pouvoirs publics respectent strictement neutralité technologique 	<ul style="list-style-type: none"> Rôle important pour pouvoirs publics : pas seulement mesures d'accompagnement et aide financière, mais aussi durcissement ETS et principe du pollueur-payeur Pas de neutralité technologique : pouvoirs publics donnent orientation de la transition, en concertation avec acteurs universitaires et privés, citoyens et société civile 	<ul style="list-style-type: none"> Rôle important pour pouvoirs publics : donnent orientation de la transition, pas d'aide financière pour l'hydrogène Profiter de la transition pour construire un système <i>bottom-up</i> : plus axé sur production énergétique locale, science populaire et impact de nos choix sur les transitions dans le Sud
Métaphores 	<p>« <i>Hydrogen wars</i> » ; colonne vertébrale de l'hydrogène ; hydrogène comme « <i>no regret option</i> » ; avalanche de projets liés à l'hydrogène</p>	<p>« L'électrification si possible, l'hydrogène si nécessaire » ; échelle de l'hydrogène ; stockage du carbone = « mal nécessaire »</p>	<p>Hydrogène = « cheval de Troie » ; besoin d'un « pare-feu » entre industrie et politique ; risque de « colonialisme énergétique »</p>

The cover of the report is split diagonally from the top-left to the bottom-right. The upper-left portion shows a photograph of the ocean with waves breaking on a sandy beach. The lower-right portion is a solid, light beige color. The title 'CONCLUSIONS GÉNÉRALES' is printed in large, bold, white, sans-serif capital letters across the diagonal boundary.

CONCLUSIONS GÉNÉRALES

CONCLUSIONS GÉNÉRALES

Dans ce rapport, nous avons étudié, sous la forme d'une analyse de discours, trois controverses climatiques actuelles en Belgique. Dans la présente section, nous parachevons cette étude en formulant quelques observations générales. Pour ce faire, nous confrontons nos constatations avec diverses typologies de l'action (ou de l'absence d'action) en faveur de la durabilité, empruntées aux sciences politiques. Plus précisément, nous commençons par étudier les positionnements des discours identifiés à la lumière de la classification de Hopwood *et al.*³²⁷, qui distinguent trois approches : « pro-statu quo », « réfor-

miste » et « transformative ». Ensuite, nous interprétons les résultats à la lumière de la typologie de Lamb *et al.*³²⁸, qui s'intéressent plus particulièrement aux stratégies de retardement de l'action climatique. Nous nous sommes inspirés de cette typologie pour voir de quelle manière le statu quo est reproduit à travers les différentes controverses. Pour terminer, nous indiquons quelques aspects pour lesquels une étude plus approfondie ou une mise en pratique des résultats pourraient s'avérer intéressantes dans l'optique d'une communication reliaante.

DU STATU QUO AUX DISCOURS TRANSFORMATIFS

La première observation générale que nous pouvons faire, c'est que les relations entre discours sont fortement comparables d'une controverse à l'autre. Suivant la classification de Hopwood *et al.*, on retrouve pour chaque controverse un discours pro-statu quo, un discours réformiste et un discours transformatif. Les discours pro-**statu quo** partent de l'idée, pour définir les problèmes liés à la durabilité, que la situation *business as usual* doit être maintenue : si l'urgence du développement durable est reconnue dans cette approche, celui-ci est invariablement présenté comme pouvant être implémenté dans les structures politiques, économiques et sociales actuelles. En d'autres termes, le développement durable est principalement compris comme une affaire d'innovation technologique d'une part et de croissance économique durable de l'autre. Dans notre analyse, on peut classer dans cette catégorie les discours de la Croissance équilibrée (transport aérien), du Bien de chez nous (agriculture) et de l'Économie de l'hydrogène. Ces trois discours reconnaissent l'existence des défis liés à la durabilité auxquels doit faire face leur secteur, mais pour tous les trois, les moteurs du développement durable doivent être – principalement – l'innovation technologique et la responsabilité sociale de l'entreprise sous ses diverses formes.

On peut apporter cette nuance que même ces discours ne défendent plus à 100 % le « vieux » statu quo. On a vu ainsi, à propos de la controverse sur l'avion, que même le discours de la Croissance équilibrée admet dans une certaine mesure que des interventions politiques, comme la création de conditions de concurrence égales entre l'avion et le train et/ou le développement des aéroports en grands hubs logistiques (réservant donc un rôle important aux liaisons ferroviaires), seront nécessaires à terme. On voit que le discours du Bien de chez nous préconise une consommation « modérée » de viande et que des pratiques telles que l'extension de l'agriculture ou l'exportation de viande ne sont plus vraiment défendues contre des discours critiques comme celui de l'Agro-écologie. Même le discours du Bien de chez nous souligne – tout comme le discours Agro-écologique – l'importance d'une production et d'une consommation locales. Il présente généralement les agriculteurs individuels comme des entreprises familiales avec une production locale et durable et la production de viande comme un système intrinsèquement circulaire (puisque transforme les flux résiduels de la culture des terres).

Enfin, le discours de l'Économie de l'hydrogène est également imprégné du problème que constitue la nécessité pour certains secteurs, comme l'industrie lourde ou les transports, de basculer vers une organisation économique plus durable.

Les **discours réformistes** se caractérisent par une attitude un peu plus critique : ils sont demandeurs de profonds changements dans la société (économiques, sociaux et/ou politiques), mais toujours à l'intérieur du système existant. Se rangent grosso modo dans cette catégorie le discours du Tourisme durable, le discours Végéto-pragmatique et le discours de la Complémentarité. Ces discours sont tous plus radicaux dans leur diagnostic en ce sens qu'ils estiment que la durabilité n'est pas conciliable avec certains points de vue dominants dans la controverse concernée. Même si, généralement, ils vont aussi plus loin dans leur pronostic que le discours pro-statu quo, ils restent, dans les solutions qu'ils préconisent, dans le cadre des structures économiques et sociopolitiques existantes. Autrement dit, ces discours ne sont pas en faveur d'un bouleversement radical du système, mais plutôt pour des changements graduels à l'intérieur du système. Le discours du Tourisme durable s'interroge ainsi sur notre façon de voyager, toujours plus, plus vite, plus superficiellement, avec l'idée de voir un maximum en un minimum de temps. Dans son pronostic, cependant, il est plus axé sur la durabilisation du tourisme dans sa forme actuelle et du secteur de la navigation aérienne que sur leur transformation. Le discours de la Complémentarité, quant à lui, met en doute les mérites de l'hydrogène, vanté de toutes parts comme la « panacée » durable pour des secteurs comme l'industrie, les transports ou le chauffage des bâtiments, et critique également l'absence de participation démocratique dans la transition par l'hydrogène. Cependant, ce discours tend plus à poser des conditions à la transition par l'hydrogène qu'à la remettre fondamentalement en question. Le discours Végéto-pragmatique est le seul à se démarquer dans ce groupe : il associe en effet, à la fois dans son diagnostic et dans son pronostic, des éléments très radicaux et transformateurs (le caractère moralement indéfendable de notre production et de notre consommation de viande actuelles et un avenir entièrement végétal) à un changement très graduel, dans le cadre actuel du marché (grâce à une interaction positive entre offre et demande d'aliments végétaux).

La troisième catégorie est celle des discours **transformatifs**. Pour résumer, ces discours ne tendent pas à une réforme du système existant, mais à sa transformation radicale. Selon Block *et al.*³²⁹, cette volonté de transformation met l'accent sur la suffisance, la redistribution, la démarchandisation et des relations homme-nature durables. Dans notre analyse, on constate que c'est le

type de lignes narratives qui parcourent le discours de la Mobilité équitable, le discours Agro-écologique et (dans une moindre mesure) le discours de l'Hydrogen Hype. Les trois discours mettent en effet l'accent sur la justice sociale. Plus exactement, les tenants de ces discours réfléchissent aux injustices inhérentes au système actuel et à comment profiter de la transition vers un avenir plus durable pour renforcer la justice sociale. Le discours de la Mobilité équitable, par exemple, insiste fortement sur l'inégalité d'accès au transport aérien, que ce soit au niveau national (réservé à une classe moyenne « riche ») ou international (surtout pour les pays occidentaux), et à la situation toujours plus précaire du personnel de bord comme du personnel au sol au fur et à mesure que le modèle low-cost gagne du terrain. Dans le discours Agro-écologique, on se focalise plus sur l'impact négatif que le modèle actuel, axé sur la croissance économique, l'exportation et l'intensification, a sur les agriculteurs individuels et sur les communautés du Sud, dont les écosystèmes sont déstabilisés par les chaînes de valeur mondiales de production de viande. Les porteurs du discours de l'Hydrogen Hype, quant à eux, mettent en garde contre le colonialisme énergétique d'un nouveau genre qui pourrait résulter de l'importation massive d'hydrogène depuis des pays tiers disposant de plus d'énergies renouvelables. En même temps, ils s'inquiètent aussi du fait que la transition par l'hydrogène risque de perpétuer un système énergétique centralisé. Bien que le principe de justice sociale soit également évoqué dans les autres discours, d'un point de vue global, c'est dans ces discours transformatifs qu'il est le plus développé.

On trouve également des exemples du principe de suffisance dans notre analyse. Le discours de la Mobilité équitable considère ainsi qu'une croissance persistante du secteur aérien n'est pas conciliable avec la lutte contre le changement climatique. Il préconise donc que les autorités élaborent un scénario post-croissance pour ce secteur, en concertation avec les acteurs sociaux. Le discours Agro-écologique aussi plaide pour un système agricole qui ne soit plus centré sur la croissance, l'intensification et l'exportation, mais sur une production alignée sur les besoins locaux. Il n'y a que dans la controverse sur l'hydrogène qu'on ne trouve aucun lien direct avec des modèles fondés sur la suffisance ou la décroissance. Bien qu'on rencontre, dans les discours de la Complémentarité et de l'Hydrogen Hype, des arguments en faveur d'une circularité et d'une efficacité maximales, le paradigme de la croissance en général et dans des secteurs comme l'industrie lourde n'est pas directement remis en question.

DISCOURS ET MAINTIEN DU STATU QUO

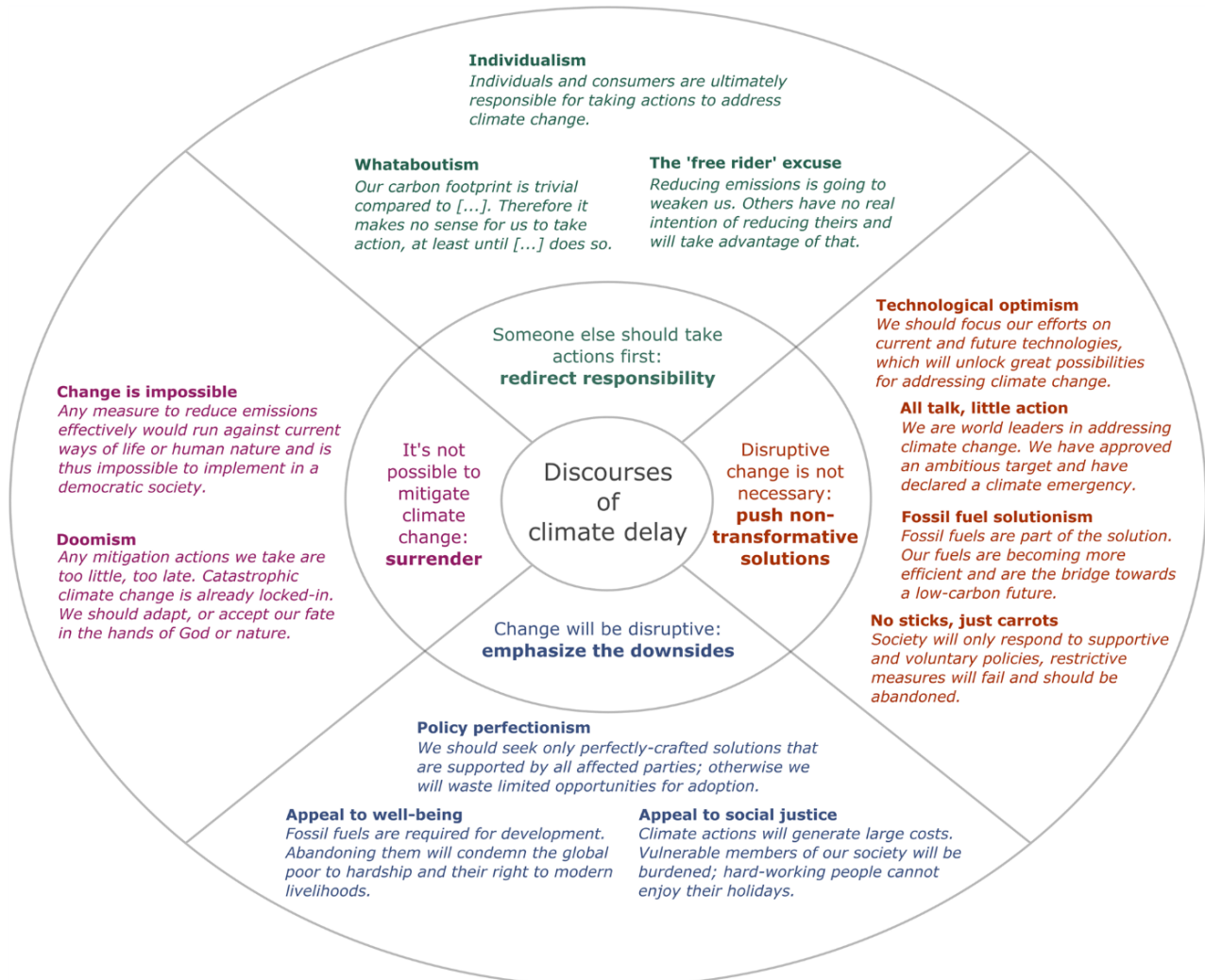
LA TYPOLOGIE DE LAMB ET AL. : LES DISCOURS DE « RETARDEMENT » DANS LE DÉBAT SUR LE CLIMAT

Nous avons déjà évoqué, dans l'introduction, la dynamique qui fait qu'un discours devient dominant : après une phase de structuration du discours (pendant laquelle il gagne fortement en influence et est adopté par différents acteurs sociaux), suit son institutionnalisation (quand la logique du discours s'implante dans les institutions politiques). Les discours dominants deviennent souvent « *too big to question* », trop grands pour être remis en question, et toutes sortes de mécanismes dits de « *lock-in* », de verrouillage (p. ex. lois et règlements, infrastructures et matériaux, habitudes et cultures, etc.), font en sorte qu'on ne peut plus s'écarter du sentier dominant. À ce stade, le discours est considéré comme « normal » et « logique » par une grande partie de la société : ses lignes narratives comme sa distribution des rôles et sa vision du monde sous-jacente ne sont plus mises en doute. Dans les trois controverses qui font l'objet de ce rapport, on discerne grosso modo deux dynamiques : dans les controverses sur l'avion et sur la viande – sous l'influence du changement climatique – la « certitude partagée » que le discours pro-statu quo a longtemps offerte est ébranlée par un discours réformiste et un discours transformatif. La controverse sur l'hydrogène, en revanche, part d'une nouvelle donne, les technologies de l'hydrogène, qui a généré trois discours concernant le rôle que ces technologies pourraient jouer dans une société durable.



Tout changement suscite des frictions et des oppositions. Bien que le débat ait peu à peu évolué et que les discussions ne portent plus tant aujourd'hui sur la réalité du changement climatique que sur la manière d'y faire face dans différents champs sociaux, un article récent de Lamb *et al.* montre que, même dans ces discussions, il existe des manœuvres de retardement susceptibles d'entraver l'action climatique. Nous partons ci-après de la typologie proposée dans cet article pour étudier de plus près les interactions entre discours « dominants » et discours « contestataires ». Cette typologie est schématisée par la figure ci-dessous.

FIGURE 2 : DISCOURSES OF CLIMATE DELAY (SOURCE : LAMB ET AL. 2020)



Pour résumer, cette typologie distingue quatre sortes de stratégies de retardement : les stratégies de capitulation (« *surrender* »), les stratégies consistant à rejeter la responsabilité sur d'autres (« *redirect responsibility* »), les stratégies favorisant les solutions non transformatives (« *push non-transformative solutions* ») et les stratégies insistant sur les inconvénients des actions climatiques (« *emphasize the downsides* »). Pour chacune de ces stratégies, nous avons trouvé des exemples concrets dans notre analyse.

En ce qui concerne les **stratégies de capitulation**, nous n'avons pas trouvé d'illustrations du fatalisme (« *doomism* ») ni de la conviction que le changement sociétal est impossible (voir aussi plus haut). En revanche, nous avons rencontré des lignes narratives mettant l'accent sur l'*inévitabilité* d'un certain discours. Plus exactement, il s'agit de lignes narratives qui présentent

un certain état de choses (diagnostic) ou une certaine perspective (pronostic) comme logique ou irréversible. Prenons, par exemple, le discours de la Croissance équilibrée, qui part de l'idée que la croissance du secteur aérien est apparemment inévitable en raison de l'expansion de la classe moyenne mondiale. Dans le discours de l'Économie de l'hydrogène aussi, nous sommes tombés sur des mécanismes similaires. Toutefois, ceux-ci visent plutôt à mettre en évidence l'inévitabilité de la révolution de l'hydrogène, notamment au moyen de métaphores telles que la « vague de l'hydrogène », les « guerres de l'hydrogène » pour décrire la concurrence économique entre pays ou « *no regret option* » à propos des investissements publics dans les infrastructures. Si ces discours ne nient pas la possibilité d'un changement sociétal, ils dépolitisent la discussion en ne considérant qu'une seule voie de changement comme conciliable avec un certain nombre de conditions données immuables. En

présentant l'intérêt mondial pour l'hydrogène comme une guerre pour des parts de marché, le seul choix logique semble être des investissements massifs dans la recherche et les infrastructures. En présentant la croissance du secteur aérien comme inévitable (« les gens veulent prendre l'avion, c'est comme ça »), il ne reste pas d'autre choix que de durabiliser cette croissance à l'aide de l'innovation technologique. Autrement dit, il n'y a pas d'alternative au discours tel qu'il est construit.

Nous avons par ailleurs trouvé des exemples manifestes de stratégies de **rejet de responsabilité**. On décèle ainsi clairement du *whataboutism* (pointer du doigt l'impact climatique d'autres secteurs) dans le discours de la Croissance équilibrée et dans le discours du Bien de chez nous. L'excuse du « *free rider* » est également présente sous diverses formes : dans le discours de la Croissance équilibrée, on attire par exemple l'attention sur les dangers d'une délocalisation des compagnies aériennes (ou d'autres entreprises de ce secteur) dans le cas d'une politique trop rigoureuse et mise en œuvre trop rapidement. Le discours du Bien de chez nous recourt à des arguments analogues : le secteur de la viande belge est déjà un leader mondial en matière de durabilité, et de nouvelles exigences entraîneraient un déplacement de la production vers des pays appliquant des méthodes moins durables. Enfin, la priorité donnée à l'action individuelle sur l'intervention (politique) collective est omniprésente aussi bien dans les discours défendant le statu quo que dans les discours réformistes.

Nous avons également trouvé des stratégies privilégiant des **solutions non transformatives**. L'optimisme technologique est évidemment largement répandu dans les discours pro-statu quo ainsi que dans certains discours réformistes (p. ex. le discours Végéto-pragmatique et, dans une moindre mesure, le discours de la Complémentarité).



En outre, le fait de présenter les combustibles fossiles comme une piste de solution est à la base de la controverse sur l'hydrogène – dans laquelle les discours défendent des positions fondamentalement différentes en ce qui concerne l'utilisation de l'hydrogène bleu et des techniques de stockage du CO₂ comme technologies transitoires sur la voie de la neutralité climatique. La valorisation de l'action volontaire est également fréquente : le discours de l'Économie de l'hydrogène, par exemple, insiste sur l'importance de manier la carotte plutôt que le bâton pour présenter la politique en matière d'hydrogène ; la réglementation devrait être centrée sur la protection de la position concurrentielle de l'Europe (p. ex. avec une taxe carbone aux frontières) et non pas être durcie. Ce même discours souligne en outre le risque de délocalisation. De manière plus implicite, dans des discours réformistes comme le discours Végéto-pragmatique ou le discours du Tourisme durable, les pouvoirs publics sont confinés dans un rôle « d'accompagnement ».

La quatrième catégorie est celle des stratégies soulignant les **inconvenients de l'action climatique**. On retrouve entre autres dans cette catégorie des discours pro-statu quo, comme celui de la Croissance équilibrée et celui du Bien de chez nous, qui invoquent le bien-être social et la justice sociale pour étayer leur argumentation. Dans le discours de la Croissance équilibrée, cela se traduit par l'importance donnée à l'emploi et par la description de la démocratisation de l'avion comme l'« aboutissement ultime » du modèle actuel. Dans cette logique, l'action climatique est assimilée à la suppression irréfléchie, par une élite progressiste, d'une liberté acquise. On retrouve la même chose dans le discours du Bien de chez nous : les prises de position en faveur d'une consommation réduite ou nulle de viande sont considérées comme une atteinte à notre liberté individuelle et nous privent de notre droit d'être humain. Ce discours voit en outre les paysans comme des victimes à la fois du changement climatique et des militants pour le climat : ces derniers jetteraient le discrédit sur les agriculteurs à cause d'une vision faussée et idéologique de ce que devrait être une agriculture durable, le résultat étant une société qui n'apprécie plus la production alimentaire à sa juste valeur et qui « scie la branche sur laquelle elle est assise » (voir plus haut).

IMPLICATIONS

Même si tous les discours reconnaissent dans une certaine mesure qu'un changement est nécessaire et si aucun ne défend à 100 % la façon de faire «classique», on peut dire, en résumant, que le statu quo est tenace et reproduit par plusieurs lignes narratives (tant dans les discours pro-statu quo que les discours réformistes). Quels enseignements devons-nous en tirer ? Le but final de ce rapport étant d'une part de stimuler le débat démocratique et d'autre part de favoriser une communication reliaute dans les controverses climatiques (voir plus loin), c'est dans cet esprit que nous interprétons ces résultats. Plus précisément, nous préconisons de reconnaître la nature fondamentalement politique de ces controverses et de mener les discussions dans cette optique. Cela a, en ce qui nous concerne, **deux implications centrales**. Premièrement, nous pouvons conclure de ce qui précède que certaines lignes narratives minimisent le caractère politique et «ouvert» de certaines transitions vers la durabilité ou vont même jusqu'à les dépolitiser complètement. Les arguments présentés comme «logiques», «normaux» ou «naturels» peuvent donc être considérés comme nuisibles au débat, puisqu'ils restreignent le cadre dans lequel la discussion peut être menée et limitent l'éventail des «voies de la durabilité» pouvant entrer en ligne de compte. Sur la base de notre analyse, nous voudrions donc insister pour que la discussion politique, dans chacune des controverses, porte *sur le fond* et ne soit pas limitée à l'avance par l'énonciation de lignes narratives qui présentent les choses comme immuables ou inévitables.

Deuxièmement, il ne faut pas jeter le bébé avec l'eau du bain : en écartant ces lignes narratives sous le prétexte qu'elles relèvent d'une stratégie de retardement, on passerait à côté, nous semble-t-il, de certaines des positions normatives (ou visions du monde) qui les sous-tendent. Pour formuler des solutions alternatives (transformatrices) susceptibles de nous mettre sur la voie d'un avenir climatiquement neutre, il est d'ailleurs important de séparer les lignes narratives des visions du monde. Bien que certains discours soient diamétralement opposés dans leurs lignes narratives, on constate en effet qu'ils proposent souvent une même vision du monde : dans les controverses sur l'avion et sur la viande, par exemple, on voit que, pour le discours pro-statu quo comme pour le discours transformatif, la justice sociale est une valeur centrale. Cela montre que des acteurs qui se voient comme des adversaires dans le débat pourraient être plus proches qu'ils ne le pensent à un niveau normatif sous-jacent. Nous espérons que ce rapport inspirera, notamment de la part des médias et dans la pratique éducative, des initiatives visant à dépasser la polarisation du débat, en s'intéressant aux convergences plutôt qu'aux divergences entre les différents discours. Dans la section qui suit, nous donnons un bref aperçu de ce que pourraient être ces initiatives.

SUGGESTIONS D'INITIATIVES

TENTER UNE « MODESTIE IMMODESTE »

Il n'est pas rare qu'on donne, dans les médias (sociaux), en politique et dans l'enseignement, une image simpliste et caricaturale des controverses, ramenées à un « pour ou contre » ou « nous contre eux ». C'est peut-être séduisant et vendeur, mais cela conduit trop souvent à un **débat polarisé** et à une situation de blocage et de paralysie. « L'autre » n'est plus perçu comme un interlocuteur potentiel, mais seulement comme un adversaire. On se prive ainsi de la possibilité d'un dialogue intéressant et d'une communication reliante. Les points de vue plus nuancés, qui prennent plusieurs variables en compte, sont généralement beaucoup moins entendus.

Avec cette analyse de discours, nous avons cherché à bien faire comprendre ces controverses en cartographiant toutes les positions avec suffisamment de profondeur et de nuances. La question centrale qui a servi de point de départ à cette étude était « qui dit quoi et pourquoi ? ». Après avoir élaboré un cadre d'analyse, nous avons cartographié les discussions avec leurs arguments variés et contradictoires, clarifié les intérêts et les visions du monde, mis au jour les distributions des rôles et décrit les métaphores utilisées. À défaut de trancher les controverses, ces analyses peuvent du moins stimuler un **débat démocratique ouvert et enrichissant**. Surtout si les acteurs concernés prennent conscience qu'aucun point de vue (y compris le leur) n'a le monopole de la vérité, et que chacun n'offre jamais qu'une description d'une problématique complexe. En effet, dans une controverse qui n'a pas encore été tranchée, les acteurs impliqués mettent en relief certaines hypothèses, points de départ et/ou visions du monde, créant de ce fait (consciemment ou inconsciemment) des points aveugles. Souvent, l'échelle (de temps et d'espace) à laquelle on se réfère joue un rôle déterminant à cet égard. Nous espérons, cela va de soi, que ces trois analyses de discours aideront à mieux appréhender (et admettre) les points de vue des autres.

Cette dernière phrase ne doit en aucun cas s'entendre comme un plaidoyer en faveur d'un relativisme paralysant. L'urgence des défis climatiques auxquels nous sommes confrontés exige au contraire des prises de position et des stratégies de sortie de crise engagées. C'est pourquoi nous professons une **modestie immodeste**³³⁰. Une certaine modestie est en effet requise pour éviter de juger trop vite et de reprendre un discours à son compte sans avoir étudié la controverse climatique en question sous différents angles (ou, pour reprendre les termes de Hannah Arendt : « *judgement without plurality* »). Quant à l'immodestie, elle permet une « *plurality without judgement* » : l'intention ne peut pas être non plus de simplement juxtaposer tous les discours sans les examiner de manière critique. Trouver cet équilibre n'a rien d'évident et demande une réflexion approfondie.

C'est pourquoi nous proposons, sur la base de ces analyses de discours, de tenter des expériences et de voir dans quelle mesure elles peuvent contribuer à éviter les situations de blocage et encourager la communication reliante. Comme expliqué précédemment, on peut par exemple accorder moins de poids à certains éléments à forte charge affective et/ou se focaliser sur une base normative faisant plus l'unanimité. Les discussions autour de cette « base » ressembleront peut-être fortement à des discussions sur la vie bonne et à l'exercice de ce que la littérature académique désigne sous le terme des « imaginaires sociotechniques³³¹ ».

SUITES CONCRÈTES : 3 POSSIBILITÉS

Un atelier de « controversy mapping » avec des parties prenantes

Comme on l'a déjà évoqué, une analyse de discours est utile pour comprendre une controverse climatique et ce type de réflexion théorique et méthodologique peut stimuler le débat démocratique. Comme ce ne sont pas seulement les résultats finaux, mais aussi le processus de cartographie des discours lui-même qui favorisent cette compréhension et ce débat, on pourrait tenter l'expérience d'un atelier de « *controversy mapping* ». Dans cet atelier, les adeptes de différents discours sur une question climatique réaliseraient ensemble une cartographie du débat public (à partir des matériaux de l'analyse de discours correspondante) et réfléchiraient ensemble aux différents points de vue représentés. Cela permettrait également d'examiner dans quelle mesure ces processus et analyses conduisent, parmi les tenants des différents discours, (1) à une meilleure conscience de ses propres hypothèses et vision du monde et (2) à une plus grande compréhension des discours des autres. Il est recommandé de limiter la participation à ce type d'atelier à huit personnes.

Une pratique pédagogique innovante fondée sur un « atlas des controverses »

Cela fait quelques années déjà que des expériences sont menées dans un contexte éducatif sur la réalisation d'analyses de discours autour de controverses climatiques (p. ex., à l'UGent, le module « *Politieke vraagstukken van duurzaamheid* » – prof. Erik Paredis et prof. Thomas Block). Le plus souvent, on demande à des étudiants de se plonger, en groupe, dans un débat public sur une controverse bien précise et d'en identifier les lignes narratives, les visions du monde et les coalitions discursives. Ce type d'étude prend généralement plusieurs mois. À présent que nous disposons de trois analyses de discours achevées, il semble tout indiqué de tenter l'expérience d'un atelier dans lequel les étudiants seraient encouragés à débattre avec franchise (voir plus haut). Nous proposons d'organiser cet atelier dans le cadre d'un cours (p. ex. de 3 heures) dans une matière ou dans le cadre d'une Summer School, avec des groupes de maximum huit étudiants.



Un ou plusieurs articles dans des journaux et/ou des hebdomadaires

On reproche parfois aux médias de publier des articles trop polarisants et de laisser peu de place à des contributions plus nuancées. De plus, de nombreux lecteurs ne sont pas spécialement attirés par des articles de synthèse complexes et peu accessibles. On peut dès lors se demander s'il ne serait pas possible, à partir d'une des trois analyses de discours réalisées, d'écrire un article nuancé et attrayant et de le publier dans un journal ou un hebdomadaire. Cela nécessiterait une collaboration étroite avec des journalistes (p. ex. De Morgen, De Standard, Le Soir, Apache, Knack, VRT, RTBF...), ainsi qu'une enquête auprès des lecteurs (p. ex. par sondage ou focus group).

NOTES

- 1 Dryzek J. (1997). *The Politics of the Earth: Environmental Discourses*. New York, Oxford University Press.
- 2 Hajer M. A. (2006). Doing discourse analysis: coalitions, practices, meaning, in: Van den Brink M. & Metzke T. (éds.), *Words matter in Policy and Planning: Discourse theory and method in the social sciences*, 65-74. Utrecht, Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap.
- 3 Weber E. P. & Khademan A. M. (2008). Wicked problems, knowledge challenges, and collaborative capacity builders in network settings. *Public administration review*, 68(2), 334-349.
- 4 Voir notamment Larson B. (2014). *Metaphors for Environmental Sustainability: Redefining our relationship with nature*. Yale, Yale University Press.
- 5 Voir notamment Boulding K. (1966). The economics of the Coming Spaceship Earth, in: Jarrett H. (éd.), *Environmental quality in a growing economy*, 3-14. Baltimore, John Hopkins University Press.
- 6 Fairclough N. (1992). Discourse and text: Linguistic and intertextual analysis within discourse analysis. *Discourse & society*, 3(2), 193-217.
- 7 *Ibid.*
- 8 Hajer, *op. cit.*
- 9 Sharp L. & Richardson T. (2001). Reflections on Foucauldian discourse analysis in planning and environmental policy research. *Journal of environmental policy and planning*, 3(3), 193-209.
- 10 Greckhamer T. & Cilesiz S. (2014). Rigor, transparency, evidence, and representation in discourse analysis: Challenges and recommendations. *International Journal of Qualitative Methods*, 13(1), 422-443.
- 11 Dryzek, *op. cit.*
- 12 Venturini, T. (2010). Diving in magma: how to explore controversies with actor-network theory. *Public understanding of science*, 19(3), 258-273.
- 13 Latour, B. (2018). *Waar kunnen we landen? Politieke oriëntatie in het Nieuwe Klimaatregime*. Amsterdam: Octavo Publicaties.
- 14 Venturini, *op. cit.*
- 15 Venturini, *op. cit.*
- 16 S'inspirant de Greckhamer T. & Cilesiz S. (2014). Rigor, transparency, evidence, and representation in discourse analysis: Challenges and recommendations. *International Journal of Qualitative Methods*, 13(1), 422-443.
- 17 De Tijd (4 avril 2020). Wie blijft overeind in deze geselende orkaan? p. 24.
- 18 Vanacker L. (9 mai 2020). Brussels Airlines redden of niet? *De Tijd*, p. 4.
- 19 De Callatay E. (13 avril 2020). De samenleving moet niet alle bedrijven helpen. *De Tijd*.
- 20 Cf. p. ex. Open VLD (13 juillet 2020). *Meerderheidspartijen willen aandacht voor Luchthaven Zaventem*. Consulté sur <https://www2.openvld.be/meerderheidspartijen-willen-aandacht-voor-luchthaven-zaventem-met-aandacht-voor-leefbaarheid-en-economische-groei/>.
- 21 Internationale Luchthaven Antwerpen (2021). *Milieu & Duurzame Ontwikkeling*. Consulté sur <https://www.luchthaven-antwerpen.com/milieu-veiligheid/>.
- 22 La Libre (21 avril 2020). Davos: la venue d'Alibaba à Liège permettra d'exporter plus vers la Chine.
- 23 Brussels Airport (s.d.). *En 2040, les avions transporteront davantage de passagers et de fret*. Consulté sur <https://www.brusselsairport2040.be/fr/vision-2040/37/tendances-globales>.
- 24 VOKA (s.d.). *Special Luchthaven: 100 jaar Luchthavengeschiedenis*. Bruxelles, VOKA: « De verdere verstedelijking, de bevolkingsgroei en de verwachte toename van de middenklasse zullen leiden tot een grotere trafiek tussen de wereldsteden. »
- 25 Delbeke K. (4 mai 2019). CEO Brussels Airport Company: Korteafstandsvluchten moeten op korte termijn verdwijnen. *De Standaard*.
- 26 *Ibid.*
- 27 *Ibid.* NI: « Het is enerzijds heel duidelijk dat de sector nog meer moet doen om zijn CO2-emissies te verminderen. Maar er is al veel gedaan, en ook dat moet worden erkend. Anderzijds is het een feit dat steeds meer mensen willen vliegen. De vliegtuigen die hier vertrekken, zitten vol. Mensen willen reizen, en elke economische activiteit, of dat nu luchtvaart, autorijden of industrie is, heeft nu eenmaal impact op het milieu. Is het geen utopie om te denken dat er helemaal geen impact zal zijn? »
- 28 Everaert B. (16 mars 2019). « La Belgique est un marché low cost, Brussels Airlines doit s'adapter ». *L'Écho*, p. 23.
- 29 Michielsens S. (2 mai 2020). Mayday, Mayday! Brandstoftank lekt leeg, crash dreigt. *De Tijd*, p. 24.
- 30 NI: "Brussel heeft ook de ambitie een belangrijk internationaal politiek en administratief centrum te zijn. De Europese Commissie is hier gevestigd, het Europees Parlement vergadert hier, het hoofdkwartier van de NAVO is in Brussel. Die beslissingscentra trekken ook allerlei andere dienstverleners aan. Maar om aantrekkelijk te blijven, moet Brussel vlot bereikbaar zijn. Ook voor mensen die van ver moeten komen".
- 31 Brussels Airport (s.d.). *Vision Stratégique 2040*. Consulté sur <https://www.brusselsairport.be/fr/notre-aeroport/vision-strategique-2040>. Voir aussi Leroy S. (5 juin 2019). La honte de prendre l'avion prend de l'ampleur. *L'Écho*, p. 4.
- 32 Michielsens, loc. cit. (Mayday, Mayday!)
- 33 Liekens R. (4 mai 2020). Dit land is op niets voorbereid. *De Morgen*: « We mogen onze luchtvaart niet laten kapotgaan. Als je de contacten tussen landen drastisch vermindert, krijg je fricties. Vroeger zou de coronacrisis tot een oorlog hebben geleid. De Amerikanen zouden woest zijn op de Chinezen, de Nederlanders op de Italianen... Vandaag krijgen onze leiders ons niet meer zo gek om ten strijde te trekken tegen andere volkeren, omdat we die mensen kennen. We zijn in die landen geweest, met dank aan de luchtvaart. Als je internationale reizen vrijwel onmogelijk maakt, creëer je een nieuwe voedingsbodem voor vijandbeelden en conflicten. »
- 34 Segers J. (24 juin 2020). Onze opinie. *Het Laatste Nieuws*, p. 2.
- 35 NI: « Massatoerisme heeft zijn nadelen, maar is in veel opzichten een zegen. Net zoals wijlen Steve Stevaert ook de files geen kwaal maar een verwezenlijking noemde, als de ultieme democratisering van de auto. Zo is het massatoerisme de ultieme democratisering van het vliegtuig. Onder druk van het klimaat wordt die democratisering nu in vraag gesteld, vaak door dezelfde mensen die vurige pleitbezorgers zijn van andere democratiseringen, zoals die van het hoger onderwijs. »
- 36 Reynebeau M. (15 mai 2019). Vluchten kan nog altijd een beetje. *De Standaard*, p. 36.
- 37 Voir p. ex. De Beus D. (21 septembre 2018). Partners op Brussels Airport versterken hun samenwerking op vlak van milieu. *Het Nieuwsblad et De Bel Y. (17 novembre 2016)*. *Brussels Airport stelt strategische visie 2040 voor*. Consulté sur <https://flightlevel.be/52866/brussels-airport-stelt-strategische-visie-2040/>.
- 38 MVO Vlaanderen (s.d.). *Brussels Airport wil SDG Champion worden*. Consulté sur <https://www.mvovlaanderen.be/inspiratie/brussels-airport-wil-sdg-champion-worden>.
- 39 Van Gestel G. (7 janvier 2020). Waait vliegschaamte over naar ons land? *Dag Allemaal*, p. 160.
- 40 Delbeke K. (4 mai 2019). CEO Brussels Airport Company: Korteafstandsvluchten moeten op korte termijn verdwijnen. *De Standaard*.

- 41 RTBF (7 juin 2019). Face aux critiques sur sa réputation de pollueur, le transport aérien se rebiffe. Consulté sur https://www.rtf.be/tendance/green/detail_face-aux-critiques-sur-sa-reputation-de-pollueur-le-transport-aerien-se-rebiffe?id=10238102#:~:text=Les%20compagnies%20misent%20sur%20des,desservant%20des%20a%C3%A9roports%20moins%20congestionn%C3%A9s.
- 42 Renette E. (21 août 2019). Les vols « verts », version Lufthansa. *Le Soir*.
- 43 Voir notamment Delbeke K. (4 mai 2019). CEO Brussels Airport Company : Korteaafstandsvluchten moeten op korte termijn verdwijnen. *De Standaard*.
- 44 Zomer Zonder Vliegen (2019). *Kieswijzer : volledige antwoorden*. Gand, Zomer Zonder Vliegen.
- 45 Delbeke. K. (10 juillet 2019). België ziet geen brood in Franse vliegtaks. *De Standaard*.
- 46 De Wever B. (1^{er} février 2019). We kunnen de klimaatverandering aan. *De Morgen*, p. 23.
- 47 NI : « [dat] [v]liegtuigreizen, huisdieren, een haardvuur of zelfs een broodje smos, straks alleen nog weggelegd lijkt voor wie het kan betalen. »
- 48 Dedecker J.M. (10 février 2019). « Ik heb het stilaan gehad met die groene progressieve haarkloverij ». *Knack*.
- 49 NI : « Er wordt ons nu ook nog een nieuwe zonde aangepraat : vliegschaamte, onder het motto 'luister naar mijn woorden maar kijk niet naar mijn daden'. Op het Wereld Economisch Forum in Davos landden er 1500 privévliegtuigen voor het kapitalistisch ecofestival van de rijkelui-selite. De groene maanlichtdansers die naar de klimaatconferentie in Katowice vlogen stootten ook evenveel CO2 uit als 8.200 Amerikaanse gezinnen op een heel jaar. Toch vinden die wereldverbeteraars dat dit transportmiddel te goedkoop is voor het vervuilende klootjesvolk. Een heen-en-terugticket naar Benidorm moet volgens Groen duurder worden voor het gele-hesjesproletariaat, zodat ze enkel nog te voet naar Compostella mogen, met de bakfiets naar de zoo en met de trotinette de Kemmelberg op ».
- 50 Delbeke K. (4 mai 2019). CEO Brussels Airport Company : Korteaafstandsvluchten moeten op korte termijn verdwijnen. *De Standaard*.
- 51 NI : [...] « Je stelt heel het economisch model in vraag. Terwijl : hoeveel mensen hebben hun job te danken aan de luchtvaart ? Wij willen een good corporate citizen zijn, we zijn allemaal milieubewust, maar de banen die Brussels Airport schept ¶ direct en indirect voor 60.000 mensen in België ¶ zijn toch ook niet onbelangrijk. Kan je zeggen dat klimaatverandering belangrijker is dan de jobs ? Ik stel de vraag, maar heb geen antwoord. Mocht het eenvoudig zijn, dan was het al lang opgelost ».
- 52 Thomas More Hogeschool (2019). *Duurzaam toerisme : what, why and how ?* Consulté sur <https://www.thomasmore.be/agenda/duurzaam-toerisme-what-why-how>.
- 53 NI : « Toeristische bestemmingen klagen over overvolle pleinen en bezienswaardigheden. Vastgoedprijzen gaan de hoogte in ten koste van de inwoners die vaak niet anders kunnen dan verhuizen. En natuur wordt opzij geschoven met desastreuze gevolgen voor de fauna en flora ».
- 54 MVO Vlaanderen (s.d.). *Dossier duurzaam toerisme*. Consulté sur <https://www.mvovlaanderen.be/sites/default/files/media/dossier%20Duurzaam%20Toerisme.pdf>.
- 55 NI : « Toerisme is een inherent dure activiteit (als je rekening houdt met de kost van uitstoot, brandstof, het onderhoud van bestemmingen,...), die voor de consument steeds goedkoper wordt. »
- 56 Belgische Technische Coöperatie (s.d.). *Duurzaam Toerisme om van te genieten*. Bruxelles, BTC.
- 57 NI : « Veel hangt af van de manier waarop toerisme aangepakt wordt. Heel vaak betekent massatoerisme een ramp voor het milieu en is het een sector met weinig winnaars, veel verliezers en heel veel afhankelijkheid in de onderlinge relaties. [...] Een gemiddelde toerist in een zuiders land gebruikt 7 tot 10 keer meer water dan een lokale bewoner. In de Filipijnen kan je met het water gebruikt voor een golfterrein aan de dagelijkse noden van 15.000 inwoners van Manilla voldoen, of van 60.000 plattelands-bewoners. Tijdens een vlucht van een uur stoot één passagier meer CO2 uit dan een inwoner van Bangladesh in een heel jaar. In Nepal verbruikt een toerist die de bergen intrekt ongeveer 6 kg hout per dag als verwarming, terwijl het land kreunt onder de erosie ».
- 58 MyHimalaya (s.d.). *Slow Travel, Trager reizen door Azië*. Consulté sur <https://myhimalaya.be/slow-travel-azie/>.
- 59 Sury C. (21 avril 2018). Hoe reizen met een kleinere ecologische voetafdruk. *De Tijd*, p. 39.
- 60 NI : « Duurzaam toerisme bestaat er ook in om de tijd te nemen om de omgeving te ontdekken en de manier van leven van de lokale bevolking over te nemen, en niet om absoluut alles te zien wat er te zien valt. Ver reizen om dan in je oude consumptiegewoontes te vervallen, is niet echt respectvol tegenover de lokale manier van leven ».
- 61 Voir p. ex. Travel360 (2019). *Congres Duurzaam Toerisme*. Consulté sur <https://travel360benelux.com/nl/travel360/congres-duurzaam-toerisme-14-november-brussel/>.
- 62 SDGs Belgium (2018). *Joker, SDG Voice 2018 : « Nous voulons faire découvrir aux voyageurs leur spot SDG préféré »*. Consulté sur <https://www.sdgs.be/fr/news/joker-sdg-voice-2018-nous-voulons-faire-decouvrir-aux-voyageurs-leur-spot-sdg-prefere>.
- 63 Charlie's Travels (s.d.). *10x hoe wordt je een duurzame reiziger*. Consulté sur <https://www.charlies-travels.com/hoe-kun-jij-duurzamer-reizen/>.
- 64 Greentripper (25 mars 2020). *Rendre à la nature un peu de ce qu'elle nous offre avec Greentripper*. [Vidéo]. Consulté sur <https://www.youtube.com/watch?v=YvhYZFdHsYs>.
- 65 NI : « Jezelf herontdekken in de reflectie van de Amazonerivier, het gevoel van nederigheid bij het zien van de besneeuwde bergtoppen van de Himalaya, overweldigd worden door de schoonheid van het Groot Barrièreif : reizen geeft je rijkdom zonder materiële winst. Je vergaart enkel ervaringen, en die zijn onbetaalbaar. [8] Maar reizen draagt bij tot de opwarming van de aarde en heeft een verwoestend effect op het milieu. Gelukkig kan je voor elke reis die je maakt ook teruggeven dankzij Greentripper. [...] Op die manier verlagen we wereldwijd het CO2-niveau en geven we iets terug aan de natuur ».
- 66 Sunweb (s.d.). *CO2 Compensatie*. Consulté sur <https://www.sunweb.be/nl/skivakantie/reisinfo/duurzaam-toerisme>.
- 67 Djoser (s.d.). *Duurzaam Toerisme*. Consulté sur <https://www.djoser.be/wandel-en-fiets/praktische-informatie/trefwoorden/15395/>.
- 68 Paternoster B. (2021). *Duurzaam toerisme was een opstap voor Reizen Naar Morgen*. Consulté sur <https://www.reizennaarmorgen.be/toekomstbeeld/duurzaam-toerisme-opstap-reizen-naar-morgen/>.
- 69 NI : « Mensen willen soms de ganse wereld zien. En ik vind dat dat nog altijd moet kunnen. Maar als er vanuit een bestemming betekenis en passie wordt aangereikt, dan kunnen we evolueren van telkens meer en 'moeten', naar betekenisvol bezoeken en reizen. Als een Amerikaan zot is van Brugge omdat hij houdt van ons erfgoed, dan moet je dat laten zien, omdat hij daar 'echt' voor komt. Dat betekent niet dat we mensen stimuleren om zomaar van hot naar her te vliegen, dat je ze bij wijze van spreken het vliegtuig zou laten nemen van Amsterdam naar Brussel om een uur of twee door Brugge te lopen. Maar mensen van over de ganse wereld onze bestemming laten zien, dat moeten we blijven doen, zij het op een andere manier. Die shift moet gebeuren. We moeten niet meer spreken dé Aziatische markt, we moeten het hebben over mensen in Azië met een passie voor Vlaamse Meesters of ons religieus erfgoed. Met hen moeten we connecteren ».
- 70 Travel360 (2019). *Congres Duurzaam Toerisme*. Consulté sur <https://travel360benelux.com/nl/travel360/congres-duurzaam-toerisme-14-november-brussel/>.
- 71 SDGs Belgium (2018). *Joker, SDG Voice 2018 : « Nous voulons faire découvrir aux voyageurs leur spot SDG préféré »*. Consulté sur <https://www.sdgs.be/fr/news/joker-sdg-voice-2018-nous-voulons-faire-decouvrir-aux-voyageurs-leur-spot-sdg-prefere>.

- 72 NI: « Binnen het toerisme kom je in contact met quasi alle SDG's, omdat het zo'n brede sector is die wereldwijd zit. De sector is goed voor zo'n 10 % van de wereldeconomie en 1 op 10 jobs wereldwijd. Jaarlijks reizen er meer dan een miljard mensen internationaal. Stel nu dat iederéén op een verantwoorde manier reist. Dat zou een gi-gan-tische positieve impact betekenen ».
- 73 Belgische Technische Coöperatie (s.d.). *Duurzaam Toerisme om van te genieten*. Bruxelles, BTC.
- 74 NI: « Zo creëer je een meerwaarde: pleasure voor de reiziger in de zin van beleving, pleasure voor de lokale gastheer in de zin van een respectvolle behandeling en waardig werk. Die vierde P mag gerust een toetssteen zijn voor de drie andere P's. Hoe kan een ecologisch project de beleving van de toerist vergroten en tegelijk de inkomsten voor de lokale gemeenschap verhogen. Bekijk je het zo, dan kan duurzaamheid net een instrument worden voor innovatie ».
- 75 Selectair Suntour Reizen (2021). *Slow Travel: De kunst van traag reizen*. Consulté sur <https://suntourreizen.be/nl-be/blogs/slow-travel-de-kunst-van-traag-reizen#:~:text=In%20een%20wereld%20waarin%20alles,je%20de%20bestemming%20echt%20beleven>.
- 76 Joker (2021). *Support the locals – steun de ViaVia Communities*. Consulté sur <https://www.joker.be/nl/steun-de-viavia-communities>.
- 77 NI: « Onze duurzame manier van reizen geeft de mensen ter plaatse zekerheid. Zekerheid van een eerlijk loon en een vast inkomen. Vele families zijn afhankelijk van toerisme (10 % van de inkomsten wereldwijd komt van toerisme). Nu reizigers wegblijven en dit alles wegvalt, is er in vele landen geen structureel vangnet van de overheid om dat verlies tijdelijk bij te passen ».
- 78 Leef Duurzaam (s.d.). *Ecotoerisme als voorwaarde voor duurzaam toerisme*. Consulté sur <https://www.leefduurzaam.be/reis-duurzaam/ecotoerisme/>.
- 79 MVO Vlaanderen (s.d.). *Dossier duurzaam toerisme*. Consulté sur <https://www.mvovlaanderen.be/sites/default/files/media/dossier%20Duurzaam%20Toerisme.pdf>.
- 80 Voir p. ex. Toerisme Vlaanderen (2019). *Reizen Naar Morgen: Aanbevelingen voor het toerismebeleid 2019-2024*. Bruxelles, Vlaamse Overheid.
- 81 Arbeid & Milieu (2020). Luchthavens als transporthubs van de toekomst? Interview de Laurien Spruyt (Bond Beter Leefmilieu) et Hans Elsen (ACV Puls). *AM Magazine*, pp. 36-41.
- 82 « CORSIA », abréviation de *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*, est le mécanisme mondial de compensation mis en place par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), agence de l'ONU, pour réduire les émissions de CO₂ produites par le trafic aérien.
- 83 Voir p. ex. Van Gerven B. (23 septembre 2019). *Wat u moet weten over CORSIA, het 'klimaatplan' voor de luchtvaartsector*. Consulté sur <https://www.dewereldmorgen.be/community/enkele-feiten-die-iedereen-zou-moeten-weten-over-corsia-het-un-klimaatplan-voor-de-luchtvaartsector/>.
- 84 Chevalier C. (7 septembre 2020). *Relancer l'aviation de masse est-il un crime d'État contre l'Humanité?* Consulté sur <https://etopia.be/relancer-laviation-de-masse-est-il-un-crime-detat-contre-lhumanite/>.
- 85 Spruyt L. (13 janvier 2020). *Waarom we wel moeten wakker liggen van korteaftandsvluchten*. Consulté sur <https://www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/waarom-we-wel-moeten-wakker-liggen-van-korteaftandsvluchten>.
- 86 Vliegerplein & Endeavour (2019). *Deurne Luchthaven: Een manifest voor een alternatieve toekomst*. Anvers, Vliegerplein & Endeavour.
- 87 Ozer P. (2019). *Émissions de CO₂ liées à la navigation aérienne à Liège Airport*. Liège, ULiège.
- 88 Elsen H. (2020). *Een shift naar meer treinverkeer*. Consulté sur <https://www.sampol.be/2020/09/een-shift-naar-meer-treinverkeer>.
- 89 Martin M. & De Boeck A. (9 mai 2018). Het hoge prijskaartje van het Europese treinverkeer verklaard. *De Morgen*, p. 15.
- 90 De Brucker K. (22 janvier 2020). Het juiste spoor voor de nachttrein. *De Standaard*, p. 34.
- 91 Zomer Zonder Vliegen (5 mai 2019). *CEO van Brussels Airport aan het woord: de kanttekening*. Consulté sur <https://zomerezondervliegen.be/blog/ceo-van-brussels-airport-aan-het-woord-de-kanttekening>.
- 92 Mertens J. (11 décembre 2017). *Naar Nergens Vliegen*. Consulté sur <https://www.oikos.be/component/k2/item/853-naar-nergens-vliegen>.
- 93 *Ibid.*
- 94 Norga L. (10 janvier 2019). *Wie betaalt de prijs voor goedkope vluchten?* Consulté sur <https://kadermagazine.be/wie-betaalt-de-prijs-voor-goedkope-vluchten/>.
- 95 Dierckx S., Malay O., Strale M., Christiaens T., Van der Slycken J., Bouvy A.-S., Kblowski W. (22 juin 2020). Brussels Airport nationaliseren is de beste keuze. *De Standaard*.
- 96 Delfosse L. (2020). *La face cachée d'Alibaba*. Consulté sur <https://www.entraide.be/la-face-cachee-d-alibaba>.
- 97 Mortelmans L. (15 septembre 2019). *Gastblog: Leven Zonder Vliegen – getuigenis*. Consulté sur <https://zomerezondervliegen.be/blog/leven-zonder-vliegen-getuigenis>.
- 98 Zomer Zonder Vliegen (12 mars 2020). *Luchtvaartactivisme in coronatijden*. Consulté sur <https://zomerezondervliegen.be/blog/luchtvaartactivisme-in-coronatijden>.
- 99 Sbilles. (31 décembre 2019). « Slow Train », l'invitation au voyage. *L'Écho*, p. 12.
- 100 Charlier A., De Wever A., de Callatay E., Chevalier C. & de la Motte T. (13 mai 2020). *L'aviation de masse est incompatible avec la vie sur Terre. Un autre voyage existentiel est possible*. *Le Soir*.
- 101 Voir p. ex. Greenpeace (2020). *Hoog tijd voor een radicale transformatie van onze mobiliteit*. Bruxelles, Greenpeace Belgium, et Spaey M. (19 avril 2018). *Limiter les émissions de CO₂ de l'aérien via une taxe sur les billets*. Consulté sur <https://www.iew.be/limiter-les-emissions-de-co2-de-l-aerien-via-une-taxe-sur-les-billets/>.
- 102 Candido S. (9 mars 2018). *Hoe ga jij op reis?* Consulté sur <https://www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/hoe-ga-jij-op-reis>.
- 103 Zomer Zonder Vliegen (2019). *Kieswijzer: volledige antwoorden*. Gand, Zomer Zonder Vliegen.
- 104 Back on Track Belgium (15 juin 2020). *Back on track Belgium vraagt nachttreinen ipv korte vluchten*. *De Wereld Morgen*.
- 105 De Brucker K. (22 janvier 2020). Het juiste spoor voor de nachttrein. *De Standaard*, p. 34.
- 106 Greenpeace Belgique et TrainTramBus (20 janvier 2020). *Coalitie van actiegroepen verwelkomt eerste nachttrein in Brussel*. *De Wereld Morgen*.
- 107 Stay Grounded (2 octobre 2018). *Pour le climat, il faut arrêter de prendre l'avion*. Consulté sur <https://reporterre.net/TRIB-Rester-sur-Terre-declaration-pour-laisser-les-avions-au-sol-Pour-le-climat>.
- 108 Arbeid & Milieu (2020). *Luchthavens als transporthubs van de toekomst? Interview de Laurien Spruyt (Bond Beter Leefmilieu) et Hans Elsen (ACV Puls)*. *AM Magazine*, pp. 36-41.
- 109 NI: « We moeten weg van het idee dat luchthaveninfrastructuur enkel kan dienen voor transport per vliegtuig. Luchthavens zouden echte transporthubs kunnen worden en in de toekomst een rol spelen om trein- en luchtverkeer beter op elkaar af te stemmen. De infrastructuur die er vandaag is, met alle passagiersfaciliteiten en opgeleid personeel, kan ingezet worden om die transitie te maken. Zonder dat dit gepaard gaat met jobverlies en zonder veel omscholing. Mensen die vandaag de ticketing doen voor vliegtuigen kunnen dit ook doen voor treinen, en vice versa. »
- 110 Dierckx S., Malay O., Strale M., Christiaens T., Van der Slycken J., Bouvy A.-S., Kblowski W. (22 juin 2020). Brussels Airport nationaliseren is de beste keuze. *De Standaard*.
- 111 *Ibid.*

- 112 NI : « [...] Daarbij kunnen we plannen welke vluchten essentieel zijn, en welke vluchten we kunnen vervangen door bestaande of nieuwe spoorverbindingen en nachttreinen. Een luchtvaartcommissie met vertegenwoordigers van de vakbonden, de milieubeweging, burgers en academische experts moet inspraak krijgen in welke luchtvaart we willen, welke overheidssteun gerechtvaardigd is, en hoe een rechtvaardige transitie voor de werknemers er moet uitzien. »
- 113 Greenpeace Belgium (22 april 2020). *Geen miljardencheque voor luchtvaart zonder voorwaarden*. Consulté sur <https://www.greenpeace.org/belgium/nl/blog/10131/geen-miljardencheque-voor-luchtvaart-zonder-voorwaarden/>.
- 114 Van Gestel G. (7 janvier 2020). *Waait vliegschaamte over naar ons land? Dag Allemaal*, p. 160.
- 115 Charlier A., De Wever A., de Callatay E., Chevalier C. et de la Motte T. (13 mai 2020). *L'aviation de masse est incompatible avec la vie sur Terre. Un autre voyage existentiel est possible. Le Soir*.
- 116 Voir p. ex. Lemmens K. (20 décembre 2019). *Vliegschaamte laat zich voelen. De Standaard*.
- 117 Debusschere B. (10 juillet 2020). *We zijn niet allemaal even schuldig. De Morgen*, p. 4 : « Terwijl wij ons schamen over een vliegpreis, groeit de luchtvaartsector razendsnel en is er geen belasting op kerosine. »
- 118 Voir p. ex. Pander S. (26 janvier 2019). *Start to Stop. DM Magazine*, p. 22.
- 119 Zomer Zonder Vliegen (5 mai 2019). *CEO van Brussels Airport aan het woord : de kanttekening*. Consulté sur <https://zomerezonderenvliegen.be/blog/ceo-van-brussels-airport-aan-het-woord-de-kanttekening>.
- 120 Mertens J. (4 mars 2019). *Je weet niet wat je mist : Over (duurzaam) vliegen, vrijheid en koffie met Penelope Cruz. MO* Magazine*.
- 121 NI : « Het voelt voor mij belangrijk om, met veel falen, te proberen kiezen voor een manier van leven die niet al te zwaar weegt op de planeet. Die in alle vrijheid zelfgekozen houding voelt als vol van zin, niet als een gemis van iets. [X] Als je op een feest aan het dessertbuffet staat aan te schuiven, en er staan nog 10 brownies op de tafel, dan neem je er toch maar één mee (of geen), omdat je wilt dat anderen er ook nog van kunnen genieten. Hoe lekker ze ook zijn, het is toch een beetje arm om het niet meenemen van die negen andere zomaar als gemis te omschrijven, terwijl het je ook een rijk gevoel kan geven dat je vrienden ook met hun ogen kunnen rollen door de heerlijke smaak van chocolade. Misschien zit er wel meer vrijheid in die begrenzing omdat ze leidt tot meer chocoladerechtvaardigheid. »
- 122 Zomer Zonder Vliegen (s.d.). *Hoe slecht is vliegen voor het klimaat*. Consulté sur <https://zomerezonderenvliegen.be/vragen/hoe-slecht-is-vliegen-voor-het-klimaat>.
- 123 NL : « [...] Onze lokale industrieën behoren tot de meest duurzame productiesystemen ter wereld. Dit komt onder andere door onze kennis-economie, de schaal waarop gewerkt wordt en het feit dat we erin slagen om de minste uitstoot per geproduceerde kilogram te hebben door een hoge efficiëntie. In België wordt duurzaamheid vooropgesteld. Daardoor scoren we beter dan andere landen, zowel binnen als buiten Europa. »
- 124 Vlees.be (2021). *De Korte Keten*. Consulté sur <https://vlees.be/dierenwelzijn-en-duurzaamheid/duurzaamheid/sectorinitiatieven/de-korte-keten/#/>.
- 125 Bron J.C. (23 mai 2019). *Sector wordt gewantwoord : 'natuurlijk zegt ge dat... gij zijt van Boerenbond'*. *Landbouwleven*.
- 126 Landbouwleven (5 février 2019). *Boerenbond : kleinere veestapel niet noodzakelijk voor klimaat*. *Landbouwleven*.
- 127 Filagri (28 janvier 2019). *Cellule Info Viandes : Les éleveurs participent au développement durable !* Consulté sur <http://filagri.be/actualites/communiquede-presses-cellule-info-viandes-les-eleveurs-participent-au-developpement-durable/>.
- 128 NI : « We zijn volgens mij sociologisch in een plant-dier-discours beland : plant is goed, dieren zijn slecht. [...] Landbouw-technisch moeten we ons goed realiseren dat dieren voor een groot deel gevoed worden met bijproducten uit de levensmiddelenindustrie en daarmee hoogwaardige, dierlijke producten maken. [...] 86% van het voeder dat geconsumeerd wordt door dieren wereldwijd is niet bruikbaar door de mens. »
- 129 Leyers J. (présentateur). (22 février 2020). *Saison 5, épisode 4. Is veganisme de toekomst? Nachtwacht* (émission de télévision). Bruxelles, VRT.
- 130 Vanlommel S. (16 février 2019). *Louis Fresco : 'eten mag nooit achteloos wegkauen zijn'*. *De Tijd*, p.17.
- 131 Vilt (26 avril 2019). *Over de plaats van vlees in een duurzaam dieet*. Consulté sur <https://vilt.be/nl/nieuws/over-de-plaats-van-vlees-in-een-duurzaam-dieet>.
- 132 Leurquin A.S. (9 août 2019). *La Fédération wallonne de l'agriculture : « Manger moins de viande, oui, mais de meilleure qualité »*. *Le Soir*.
- 133 RTBF (8 novembre 2018). *Contre le réchauffement climatique, faut-il taxer la viande ?* Consulté sur https://www.rtf.be/info/societe/detail_contre-le-rechauffement-climatique-faut-il-taxer-la-viande?id=10068205.
- 134 NI : « We moeten er niet flauw over doen : het klimaat wordt extremer en de boer voelt dat als eerste. En toch zijn er mensen die het probleem willen oplossen op de kap van de boeren. Intensieve landbouw is tegenwoordig des duivels, maar de mensen moeten wel blijven eten, hè. »
- 135 Vlerick K. (24 février 2020). *'De boer verarmde, terwijl niemand het zag' : burn-out bij boeren*. *De Morgen*.
- 136 Lemaire I. (4 octobre 2019). *Willy Borsus : « Je veux absolument être l'artisan du sauvetage de l'agriculture en Région wallonne »*. *La Libre*.
- 137 AgriPress Benelux (15 mars 2019). *De klimaatbewuste landbouwer*. Consulté sur <http://www.agripress.be/start/artikel/609049/nl>.
- 138 NI : « In heel het verhaal is er één constante. Zowat elke influencer of ideologische groepering heeft zijn mening over landbouw en hoe die landbouw er volgens hen moet uitzien. Het is echter, zoals voormalig Amerikaans president Dwight Eisenhower schreef, heel gemakkelijk om te zeggen hoe we moeten boeren wanneer je ploeg een potlood is en wanneer je mijlener verwijderd bent van het veld. Allemaal leggen ze een zware druk op de landbouwersgezinnen, alleen zien en kennen ze hen niet... »
- 139 *Ibid.*
- 140 *Ibid.*
- 141 NI : « Onze sector heeft de voorbije tien tot twintig jaar heel wat gedaan om daar voorzichtiger en bewuster mee om te springen. Alles kan beter. Dat wil ik zeker niet tegenspreken, maar dit zou betekenen dat iedereen, van Polen tot Vlaanderen, lineair met 50 procent moet verminderen. Misschien kan in andere landen iets meer worden gedaan, omdat ze daar nog niet op ons niveau zitten, en kunnen wij dan een laatste inspanning leveren binnen wat haalbaar is. »
- 142 AgriPress Benelux (30 mai 2020). *Impact van de Farm-to-Forkstrategie en de Europese biodiversiteitsstrategie op de landbouw*. Consulté sur <http://www.agripress.be/start/artikel/611918/nl>.
- 143 AgriPress Benelux (8 juillet 2020). *Vraag over de uitbreiding van de intensieve veeteelt*. Consulté sur <http://www.agripress.be/start/artikel/612164/nl>.
- 144 Vilt (9 août 2019). *Klimaatimpact terugdringen via duurzame intensivering*. Consulté sur <https://vilt.be/nl/nieuws/klimaatimpact-terugdringen-via-duurzame-intensivering>.
- 145 NI : « Landbouw voorziet de bevolking van veilig en gezond voedsel, maar het is meteen ook één van de sectoren die het meest getroffen is door de klimaatverandering. "Door de groei van de wereldbevolking staat landbouw voor de bijzonder uitdagende opdracht om een steeds groeiende wereldbevolking te voeden én om tegelijk de emissies terug te dringen." In dat opzicht pleit Boerenbond voor een duurzame intensivering van land- en tuinbouw. De organisatie wijst erop dat daar nu al werk van wordt gemaakt. "Onze leden leveren al jarenlang klimaatinspanningen. We werken samen aan projecten ter verbetering van de bodem- en waterkwaliteit en circulaire landbouw". »
- 146 *Ibid.*
- 147 De Preter W. (2 février 2019). *Klimaat aanpakken? Vergeet het cement en de koeien niet*. *De Tijd*, p. 27.
- 148 Vlees.be (2021). *Sectorinitiatieven – Vlees*. Consulté sur <https://vlees.be/dierenwelzijn-en-duurzaamheid/duurzaamheid/sectorinitiatieven/>.

- 149 Voir p. ex. Parlement flamand (2020). *Commissieverslag over de impact van de coronacrisis, op landbouw, visserij en platteland, en ideeën voor toekomstgericht beleid*. Bruxelles, Vlaams Parlement.
- 150 NI : « Vlaanderen produceert nu al bovengemiddeld efficiënt en duurzaam. [...] Er zijn inderdaad problemen die het rapport in kaart brengt. Maar die moeten op mondiaal niveau bekeken worden. Dan zul je zien dat de radicale en snelle veranderingen in het landgebruik waar het VN-rapport voor pleit, vooral op andere landen en continenten van toepassing zijn. »
- 151 Vilt (9 août 2019). *Klimaatimpact terugdringen via duurzame intensivering*. Consulté sur <https://vilt.be/nl/nieuws/klimaatimpact-terugdringen-via-duurzame-intensivering>.
- 152 Voir Boerenbond (2021). *Koop recht van bij de boer*. Consulté sur <https://boerentrots.be/koop-recht-van-bij-de-boer>.
- 153 Vlees.be (2021). *De korte keten*.
- 154 NI : « De sector slaagde erin om de uitstoot van broeikasgassen met 26 % te verminderen (tegenover 1990), wat duidelijk hoger ligt dan de totale reductie van 16 % die Vlaanderen noteert. Ik geef ook mee dat onze melkveehouders de uitstoot per liter melk verminderden met 25 % (2000-2015) en dat de productie van een kilogram biefstuk van eigen bodem maar half zoveel broeikasgas uitstoot als die van een kilogram Braziliaanse biefstuk. "Red het klimaat, eet lokaal" was een betere krantenkop geweest. »
- 155 De Becker S. (23 février 2017). *Red het klimaat, eet lokaal*. Consulté sur <https://www.boerenbond.be/pers/opinie/red-het-klimaat-eet-lokaal>.
- 156 La Libre (8 août 2019). FUGEA : augmenter la TVA sur la viande revient-drait à "tuer l'agriculture locale au profit des produits importés". *La Libre*.
- 157 FWA (8 octobre 2019). *Secteur bovin wallon : les éleveurs tirent la sonnette d'alarme*. Consulté sur <https://www.fwa.be/elevage/secteur-bovin-wallon-les-eleveurs-tirent-la-sonnette-dalarme>.
- 158 NI : « Het gevaar bestaat dat we door een vlees-is-slechtverhaal ineens ook veganistische junkfood gaan aanmoedigen. Als mensen te hard gaan geloven dat dat gelijkwaardig is aan vlees, zal dat voor de volksgezondheid geen goede zaak zijn. Het antivleesdiscours begint een bedreiging te vormen voor ons maatschappelijk welzijn. Bepaalde bevolkingsgroepen kunnen er overdreven sterk in meegaan, waardoor nutritionele problemen ontstaan. Denk aan jonge, zwangere vrouwen die veganistisch worden en mogelijk heel hun zwangerschap compromitteren. Denk aan kinderen die op veganistische diëten worden gezet. Denk aan bejaarden, die sowieso vaak al minder vlees eten en behoefte hebben aan proteïnen om spierverval tegen te gaan. »
- 159 Clerix, K. (16 janvier 2019). 'Het antivleesdiscours kan de gezondheid schaden'. *Knack*, p. 36.
- 160 AgriPress Benelux (15 mars 2019). *De klimaatbewuste landbouwer*. Consulté sur <http://www.agripress.be/start/artikel/609049/nl>.
- 161 Voir p. ex. Vlees.be (2019). *Vlees als nutritioneel hoogwaardig product*. Consulté sur https://vlees.be/wp-content/uploads/2019/09/2019_Gezondheid.pdf.
- 162 Vlees.be (2021). *Vleessector in cijfers*. Consulté sur <https://vlees.be/belgisch-vlees/vleessector-in-cijfers/#/>.
- 163 Filagri (28 janvier 2019). *Cellule Info Viandes : Les éleveurs participant au développement durable!* Consulté sur <http://filagri.be/actualites/communiquede-presse-cellule-info-viandes-les-eleveurs-participant-au-developpement-durable/>.
- 164 VLAM (8 octobre 2020). *Week van de steak-friet (8-15 oktober)*. Consulté sur <https://www.vlaanderen.be/vlam/press/week-van-de-steak-friet-8-15-oktober>.
- 165 NI : « [...] we geen levende kerstbomen meer in de huiskamer plaatsen, geen vlees meer eten, alcohol bannen van alle recepties... De dag dat wij ophouden mens te zijn. »
- 166 Swinnen S. (18 janvier 2020). *Moet er nog schaamte zijn ? Het Laatste Nieuws*, p. 11.
- 167 NI : « Laten we de mens niet tot een probleem reduceren. Wie reizen, vlees eten en kinderen wil bestrijden, bestrijdt de mens zelf. Een toekomst van eenzaam spartaans veganisme heeft geen toekomst. »
- 168 De Vos M. (19 août 2019). 'De klimaatopwarming beheeren, is even belangrijk als ze bestrijden.' *Trends*.
- 169 Voir aussi notamment Lefebvre T. (17 juin 2015). *Biefstuk met of zonder vlees ?* Consulté sur <https://www.flandersfood.com/artikel/2015/06/17/biefstuk-met-zonder-vlees>.
- 170 De Becker S. (20 juillet 2018). *Red het klimaat, eet lokaal*. Consulté sur <https://www.boerenbond.be/pers/opinie/de-koe-als-gemakkelijke-klimaatboeman>.
- 171 Vilt (17 novembre 2020). *(Anti-)vergunningsbeleid Demir ligt zwaar op de maag van landbouworganisaties*. Consulté sur <https://vilt.be/nl/nieuws/anti-vergunningsbeleid-demir-ligt-zwaar-op-de-maag-van-landbouworganisaties>.
- 172 NI : « Volgens Boerenbond wordt het begrip 'industriële megastallen' te pas en te onpas gebruikt. " Daarbij worden deze bedrijven bestempeld als nefast voor het milieu, terwijl de Vlaamse landbouw een familiaal karakter heeft. Landbouwers zoeken antwoorden op diverse uitdagingen : een kwalitatief product op de markt brengen waarvoor de consument een eerlijke prijs wil betalen, oog hebben voor dierenwelzijn en milieuproblematieken, zichzelf en de familie voorzien van een inkomen... De ene doet dit door in te zetten op schaalvergroting en moderne/innovatieve technieken om zo het hoofd te bieden aan de hoogste eisen op het gebied van dierenwelzijn en gezondheid. De andere zoekt die antwoorden in extensivering, al dan niet gecombineerd met korte keten, of biologische landbouw. " »
- 173 NI : « De hoofdreden voor veganisme is de bekommernis om dierenrechten en dierenwelzijn. Vegans erkennen dat alle dieren zelfbeschikkingsrecht hebben en niet onnodig hoeven te lijden voor ons plezier en genot. Het is in onze huidige maatschappij perfect mogelijk dierlijke producten te vervangen door alternatieven zonder dat we daarbij aan levenskwaliteit moeten inboeten. »
- 174 BE Vegan. (2021). *Pourquoi le véganisme ?* Consulté sur <https://bevegan.be/fr/au-sujet-du-veganisme/pourquoi-le-veganisme/>.
- 175 Baeyens N. et Leenaert T. (16 janvier 2019). "Moeten we bang zijn voor een Grote Veganistische Samenwerking ?" *Knack*.
- 176 EVA asbl (s.d.). *Viande et effet de serre : un sale petit vent*. Consulté sur <https://www.evavzw.be/fr/page/viande-et-effet-de-serre-un-sale-petit-vent>.
- 177 Végétik (s.d.). *Viande et cancer. Végétariens contre mangeurs de viande : Le match nul est terminé*. Consulté sur <https://www.vegetik.org/viande-et-cancer/>.
- 178 NI : « Meer en meer geld, zowel van filantropen, overheden en bedrijven, gaat naar zowel bewustmaking rond deze problematiek, als naar de ontwikkeling van plantaardige alternatieven voor dierlijke producten. We moeten erover waken dat een nieuw, vleesarm of vleesloos voedingspatroon duurzaam, gezond en fair is. Maar het komt er, hoedanook. En het is niets om bang voor te zijn. Tenzij je natuurlijk al je boontjes te weken hebt gelegd op de vleesverkoop. Dan is het tijd om wakker te worden. »
- 179 Baeyens N. et Leenaert T. (16 janvier 2019). "Moeten we bang zijn voor een Grote Veganistische Samenwerking ?" *Knack*.
- 180 Vlaamse Overheid (2021). *Vlaamse Eiwitstrategie 2021-2030 : Samen kansen creëren voor welvaart, milieu en gezondheid*. Bruxelles, Vlaamse Overheid.
- 181 Visscher M. (24 septembre 2017). *Veganist Tobias Leenaert vindt dat veganisten wat liever moeten zijn voor andere mensen*. *Trouw*.


- 182 Leyers J. (présentateur). (22 février 2020). Saison 5, épisode 4. *Is veganisme de toekomst ? Nachtwacht* (émission de télévision). Bruxelles, VRT.
- 183 EVA asbl (2021). *Beleidsplan 2021-2025*. Gand, EVA vzw.
- 184 NI : « [...] Het idee dat als we heel veel van die mensen hebben die hun vleesconsumptie of hun consumptie van dierlijke producten beperken, dan gaat dat het systeem of de markt het snelst doen kantelen. Omdat zij veel meer verantwoordelijk zijn voor het sturen van de markt en dus het aanbod, dan dat klein percentage vegetariërs. En als dat aanbod door die vleesverminderaars stijgt, dan wordt het voor iedereen makkelijker om meer en meer richting vegetarisme en veganisme te gaan. »
- 185 ZIGO (2 février 2017). *Interview Tobias Leenaert – Zwijgen is geen optie. [Vidéo]*. Consulté sur <https://www.youtube.com/watch?v=fvbkNjILfos&t=>
- 186 NI : « Door het toenemende aanbod, dat ook nog eens kwalitatiever is, heeft de consument meer keuze. Tegelijk is er een groeiende aandacht bij de consument voor milieu, klimaat en duurzaamheid. Leg die twee samen en je hebt een verklaring voor de groei van het veggiesegment. Elk jaar groeit dat met 15 procent. »
- 187 Desmet L. (15 novembre 2019). *Fastfoodies voeren strijd om de vegetariër : "dit is een groeimarkt die blijft"*. *Het Laatste Nieuws*.
- 188 NI : « Pionierende bedrijfjes zijn er al mee aan de slag. Het Amerikaanse Perfect Day, bijvoorbeeld, dat kunstmelk produceert. De technologie opschalen naar industriële hoeveelheden zal ze betaalbaar maken. Tenzelfdertijd zullen we veel minder koeien nodig hebben, waardoor er ruimte vrijkomt voor bomen, die CO2 uit de lucht halen. Dat is dus dubbele winst. »
- 189 Draulans D. (26 février 2020). "Ja, technologie kan ons redden, maar we moeten er ook niet alles van verwachten". *Knack*, p. 80.
- 190 Leherte O. (13 mars 2019). *Et si la viande "de laboratoire" remplaçait les burgers dans nos supermarchés ?* Consulté sur https://www.rtbf.be/info/societe/detail_et-si-la-viande-de-laboratoire-replacait-les-burgers-dans-nos-supermarches?id=10169705#:~:text=C'est%20une%20partie%20de,pour%20certains%2D%20fait%20son%20chemin.
- 191 RTBF (9 juin 2019). *La viande vegan, les promesses d'un juteux business*. Consulté sur https://www.rtbf.be/tendance/detente/detail_la-viande-vegan-les-promesses-d-un-juteux-business?id=10240858#:~:text=sur%20le%20secteur-,Le%20march%C3%A9%20de%20la%20viande%20C3%A0%20base%20de%20plantes%20pourrait,anticipent%20les%20analystes%20de%20JPMorgan.
- 192 NI : « Technologische innovaties in de voedingswetenschap laten straks toe om een nieuwe boodschap te brengen : "Eet vlees, geen dieren". Met precisiefermentatie en cellulair landbouw zouden we diervrij celkweekvlees kunnen maken, dus spierweefsel zonder dier, dat een stuk goedkoper, veiliger, diervriendelijker en milieuvriendelijker is dan dierlijk vlees. Hetzelfde geldt voor melk zonder koe en ei zonder kip. Veganistische gedragsverandering wordt dan overbodig. We hoeven het dan zelfs niet meer te hebben over veganisme, want mensen kunnen nog steeds vlees, zuivel en eieren eten. Alleen worden er geen dieren meer gebruikt in het productieproces. »
- 193 Bruers S. (1^{er} octobre 2020). *Vegan-modernisme : de val van de vee-industrie ?* Consulté sur <https://stijnbruers.wordpress.com/2020/10/01/vegan-modernisme-de-val-van-de-vee-industrie/>.
- 194 Voir p. ex. Smets K. (31 août 2018). *Hoe effectief is uw altruïsme ?* Consulté sur <https://www.apache.be/gastbijdragen/2018/08/31/hoe-effectief-is-uw-altruïsme/#:~:text=De%20beweging%20rond%20effectief%20altru%C3%AFsme,ze%20het%20grootste%20effect%20hebben.>
- 195 Derzelle F. (2018). *Les Secrets d'une bonne communication*. BeVeggie, 15, pp. 8-16.
- 196 An : « We are entirely committed to advancing plant-based products that align with our values, but we do not market them based on these values. »
- 197 Leenaert T. (2017). *How to Create a Vegan World*. New York, Lantern Books.
- 198 KweekVlees.be (2 novembre 2020). *Waarom de publieke financiering van kweekvlees belangrijk is*. Consulté sur <https://kweekvlees.be/news-articles/europese-unie-financiert-onderzoek-naar-kweekvlees/>.
- 199 Gouvernement flamand (2021). *Vlaamse Eiwitstrategie 2021-2030 : Samen kansen creëren voor welvaart, milieu en gezondheid*. Bruxelles, Vlaamse Overheid.
- 200 Voir Leherte O. (20 septembre 2019). *On a goûté un steak produit sans abattage : bientôt sur le marché européen ? RTBF*.
- 201 De Meyer L. (15 mai 2020). *Ingrediënten voor een duurzaam en veerkrachtig landbouw- en voedingsbeleid*. Consulté sur <https://www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/ingredi-nten-voor-een-duurzaam-en-veerkrachtig-landbouw-en-voedings-beleid.>
- 202 NI : « De 'keuterboerkes' stierven uit. Prachtige vierkantshoefes werden ingeruild voor industrieel ogende megastallen. Die mechanisering was nochtans niet de hartwens van de individuele boer. Hij had geen keuze. Het was simpelweg aanpassen of verdwijnen. Het zijn de banken, supermarkten en groothandels die voortaan de prijs voor voedsel bepalen. De consument kreeg er in de plaats goedkope groenten en fruit voor. Maar de onderhandelingspositie van de boer kreeg een fikse deuk. »
- 203 Schoukens H. (1^{er} novembre 2019). *Ook de Vlaamse boer dreigt het slachtoffer te worden van een failliet stikstofbeleid*. VRTNWS.
- 204 Ghijss I. (5 février 2019). *Minder dieren, minder uitstoot, en toch genoeg vlees*. *De Standaard*, p. 10.
- 205 NI : « [...] de wezenlijke oorzaak van de uitbuiting van boeren en boerinnen, de erosie en verontreiniging van bodem, water en lucht, ongezonde diëten die leiden tot obesitas, het verlies van biodiversiteit en het overmatig gebruik van pesticiden, meststoffen en antimicrobiële middelen. »
- 206 Wervel, Boerenforum et Voedsel Anders (30 juin 2020). *Pleidooi voor duurzaam & gezond landbouw- en voedselbeleid*. Consulté sur <https://www.apache.be/gastbijdragen/2020/06/30/127516/>.
- 207 Etopia (18 janvier 2018). *Élevage intensif et bien-être animal*. Consulté sur <https://etopia.be/elevage-intensif-et-bien-etre-animal/>.
- 208 Gathon M. (30 août 2019). *Amazonie : la viande belge contribue à la déforestation*. *Le Vif*.
- 209 NI : « De stelselmatische vernietiging van het Amazonewoud en de Cerrado zijn niet alleen rampzalig voor het klimaat en de biodiversiteit op aarde. De inheemse volkeren in Brazilië voeren een ware overlevingsstrijd. Vorig jaar bezochten acht leiders België en andere Europese landen met een duidelijke boodschap : 'De Braziliaanse soja die hier arriveert is gedrenkt in inheems bloed.' Dat was in 2019. Sindsdien heeft de regering van president Jair Bolsonaro de gashandel verder opengedraaid. De coronacrisis trof deze mensen bovendien disproportioneel hard. Dit gaat niet over een handvol geïsoleerde stammen, maar over meer dan een miljoen mensen die hun thuis dreigen te verliezen. Een thuis die toevallig ook een uniek en zeer waardevol ecosysteem is. »
- 210 De Vos M. (18 décembre 2020). *Soja, de doping van onze veeteelt*. *De Standaard*.
- 211 NI : « Een agro-ecologische aanpak gaat uit van de draagkracht van de natuur en maakt dankbaar gebruik van de natuurlijke processen en krachten die een ecosysteem in stand houden. In een agro-ecologisch landbouwmodel tracht de boer zo veel mogelijk voedingsstoffen op zijn bedrijf te recyclen, te zorgen voor een optimale bodemtoestand, de genetische diversiteit in gewassen te stimuleren en gebruik te maken van de positieve wisselwerkingen die plaats vinden in een divers ecosysteem. »
- 212 Bioforum Vlaanderen (2013). *Het echte werk : boeren vertellen zelf hoe agro-ecologische landbouw werkt*. Anvers, Bioforum Vlaanderen vzw.
- 213 Delwarte X. (18 octobre 2018). *Ce ne sont pas des porcs sains qu'il faut abattre, mais le modèle agro-industriel !* Consulté sur <https://www.iew.be/ce-ne-sont-pas-des-porcs-sains-qu-il-faut-abattre-mais-le-modele-agro/>.
- 214 Bioforum Vlaanderen (14 mars 2017). *De milieuwinst van Bio*. Consulté sur <https://www.biomijn Natuur.be/nieuws/de-milieuwinst-van-bio.>
- 215 Meire G. (s.d.). *Wat is agro-ecologie ?* Consulté sur <https://www.voedsel-anders.be/wat-agro-ecologie.>

- 216 Oxfam (s.d.). *Que fait Oxfam au sujet de l'alimentation*. Consulté sur <https://www.oxfamsof.be/fr/que-fait-oxfam-au-sujet-de-l'alimentation>.
- 217 Wervel (2021). *Mondiaal gezond*. Consulté sur <https://wervel.be/gezondelandbouw/mondiaal-gezond/>.
- 218 FUGEA (2020). *Reconsidérer notre système alimentaire*. Consulté sur <https://fugea.be/wp-content/uploads/2020/05/FUGEA-Reconsid%C3%A9rer-notre-syst%C3%A8me-alimentaire-1.pdf>.
- 219 Avermaete T., Grovers G., Honnay O. et Keulemans W. (23 avril 2020). *Waarom lokale landbouw en uw moestuin niet volstaan*. *Knack*.
- 220 NI : « Wij pleiten al 25 jaar voor 'minder varkens, betere prijs'. Dat is geen ideale-wereldscenario, maar het gaat in tegen het traditionele markteconomisch denken : minder productie leidt tot betere prijzen. Dat vergt een alomvattende ommekeer, maar met een betere prijs komen er meer middelen vrij om de strenge milieunormen te respecteren en beter vlees aan te bieden. Vlees dat beter smaakt en niet verwatert in de pan, met gedifferentieerde smaken in plaats van de eenheidsworst die de grote beenhouwerijen nu aanbieden. »
- 221 De Ceuster P. (12 février 2016). *Zondag Vleesdag*. *De Standaard*.
- 222 Oxfam Wereldwinkels (23 août 2018). *Agro-ecologie is landbouw op mensenmaat*. Consulté sur <https://www.oxfamwereldwinkels.be/nieuws/agro-ecologie-is-landbouw-op-mensenmaat/>.
- 223 Voir p. ex. ILVO (s.d.). Dossier : *Agro-ecologie*. Consulté sur <https://ilvo.vlaanderen.be/nl/dossiers/agro-ecologie>.
- 224 Voir p. ex. De Walsche A. (17 mars 2021). *Waarom de aardappelboer zijn eigen zaai- en pootgoed niet meer mag gebruiken*. *MO* Magazine*.
- 225 Voedsel Anders (12 mai 2021). *Waar feminisme en agro-ecologie elkaar raken*. Consulté sur <https://www.voedsel-anders.be/index.php/waar-feminisme-en-agro-ecologie-elkaar-raken>.
- 226 NI : « De toenemende elektrificatie zorgt dan weer voor een bijkomende (piek) belasting van het net. Toepassingen zoals elektrische auto's, warmtepompen en warmwaterboilers zijn milieuvriendelijker dan hun alternatieven op olie of aardgas, maar brengen ook uitdagingen met zich mee. Als iedereen op hetzelfde moment tijdens de avondpiek de batterij van zijn wagen oplaadt, dreigt het net bijvoorbeeld overbelast te geraken. Om de bevoorradingszekerheid en het netevenwicht op elk moment te garanderen, is een hogere flexibiliteit van het energiesysteem nodig om de schommelingen in de energievraag en het energieaanbod op te vangen. We moeten zowel korte periodes (uren, dagen) als lange periodes (weken, maanden) van energietekort of -overaanbod kunnen overbruggen. »
- 227 VREG (2021). *Waarom wordt een flexibel energiesysteem zo belangrijk ?* Consulté sur <https://www.vreg.be/nl/flexibiliteit>.
- 228 NI : « Deze [Europese] doelstellingen stellen de Vlaamse industrie, overheden, kennisinstellingen en maatschappij voor grote uitdagingen. Het vraagt om een complete transformatie, met technologieën die nu nog niet bestaan of in een vroeg stadium van ontwikkeling zijn en gigantische investeringen vergen. »
- 229 Deloitte (2020). *Naar een koolstofcirculaire en CO2-arme Vlaamse industrie*. Bruxelles, Vlaams Agentschap Innoveren en Ondernemen.
- 230 Commission européenne (2020). *Une stratégie de l'hydrogène pour une Europe climatiquement neutre*. Bruxelles, Commission européenne.
- 231 *Ibid.*
- 232 Mooijman R. (28 février 2020). *Golf van groene waterstof op komst*. *De Standaard*.
- 233 WaterstofNet (s.d.). *WaterstofNet : Katalysator voor duurzame waterstofprojecten*. Turnhout, WaterstofNet.
- 234 NI : « Het verschil kan niet groter zijn. In 2009 beleefde de belangstelling voor waterstof een dieptepunt bij vele spelers en anno 2020 is er een lawine aan waterstofinitiatieven in alle delen van de wereld. [...] Er wordt nu op Europees vlak en ook wereldwijd een aantal versnelingen hoger geschakeld op vlak van waterstof. Bedrijven, overheden, kennisinstellingen,... maken plannen, voorzien budgetten en communiceren grote ambities. Dat betekent dat we ons nu als regio in 'pole-position' moeten plaatsen. »
- 235 *Ibid.*
- 236 NI : « Vlaanderen heeft de voorbije jaren alvast heel wat kennis en expertise opgebouwd in het waterstofdomein, zowel in onze industrie als aan onze kennisinstellingen. Daarnaast heeft Vlaanderen intrinsiek ook heel wat andere troeven : het grootste waterstofleidingnetwerk ter wereld doorkruist ons land, we hebben een strategische positie in Europa met een dicht verweven aardgasnetwerk en elektriciteitsnetwerk, een dicht vervoersnet zowel over de weg als het water, en in onze havens zijn industriële clusters aanwezig met grote waterstof productie- en consumptieclusters [...] Bovendien zijn die havens logistiek goed geplaatst voor transport van geïmporteerde of lokaal geproduceerde waterstof via elektrolyse met de windparken in de Noordzee. »
- 237 Crevits H. (2020). *Vlaamse Waterstofvisie : "Europese koploper via duurzame innovatie"*. Bruxelles, Vlaamse Overheid.
- 238 Voir p. ex. Martens A. (2020). *HyFLOW/Green Octopus : Grensoverschrijdende ecosystemen vanuit Vlaams/Nederlands perspectief*. Turnhout, WaterstofNet.
- 239 Viaene P. (9 février 2021). *L'hydrogène propre, une opportunité en or pour la Wallonie et Bruxelles*. *L'Écho*.
- 240 NI : « We moeten 100 % kiezen voor hernieuwbare energie : zonne-energie, windenergie, geothermie,... Op 4 kilometer diepte hebben we in Vlaanderen kokende waterlagen : daar moeten we meer mee aan de slag gaan [...] Op een bepaald moment gaan we hernieuwbare energie over hebben en met dit overschot kunnen we dan massaal waterstof produceren. Hiermee kunnen we zelf vliegtuigen laten vliegen. Dat is de toekomst ! »
- 241 VMX (12 février 2019). *Vechten tegen klimaatverandering – Naar een tijd met overschot aan hernieuwbare energie*.
- 242 An : « Hydrogen is not simply a potential contributor to solving the challenges posed by the energy system transition, offering a future solution with a number of advantages, particularly when used in fuel cells. Hydrogen is a solution without which Europe cannot achieve its 2050 goals on GHG emissions reduction. »
- 243 Hydrogen Europe (2020). *Draft Proposal for a European Partnership under Horizon Europe – Clean Hydrogen for Europe*. Bruxelles, Hydrogen Europe.
- 244 Cluster TWEED (7 décembre 2018). *Roadmap hydrogène pour la Wallonie*. Consulté sur https://www.slideshare.net/cluster_tweed/roadmap-hydrogne-pour-la-wallonie-cluster-tweed/cluster_tweed/roadmap-hydrogne-pour-la-wallonie-cluster-tweed.
- 245 Regnier C. (28 mai 2021). *Des groupes belges unissent leurs forces dans l'hydrogène vert*. *L'Écho*.
- 246 An : « We see the European Hydrogen Backbone as a critical piece of the puzzle to decarbonising energy [...] The 'backbone' will connect future hydrogen supply and demand centres across Europe, such as industrial clusters, carbon capture and storage locations and large scale renewable electricity production sites, including off-shore wind farms in the North Sea and solar power plants in the South of Europe. »
- 247 Janssen D. (20 juillet 2020). *Gas grid operators unveil plan for European hydrogen infrastructure backbone*. Consulté sur <https://www.euractiv.com/section/energy/news/gas-grid-operators-unveil-plan-for-european-hydrogen-infrastructure-backbone/>.
- 248 An : « Now, the Commission is looking to develop a completely new framework that puts its eyes on the horizon and supports only infrastructure which is needed for the deployment of renewable energies [...] And the same is true for hydrogen : we put our eyes on the horizon – looking at 100 % green hydrogen in the future – but we also acknowledge the fact that, in order to get there, we might need a transitional phase of blue hydrogen. »
- 249 Van den Elshout B. (19 juin 2018). *Blauwe waterstof kan de waterstoftransitie in gang zetten*. Consulté sur <https://www.change.inc/energie/blauw-waterstof-kan-de-waterstoftransitie-in-gang-zetten-29031>.

- 250 Fédération Pétrolière Belge (2019). *L'industrie du raffinage acteur de la transition énergétique*. Consulté sur <https://www.petrofed.be/fr/lindustrie-du-raffinage-acteur-de-la-transition-energetique-lhydrogene-peut-contribuer-de-maniere>.
- 251 Voir p. ex. Ville de Gand (s.d.). Naar een nieuwe koolstofarme economie in het havengebied van Gent. Gand, Stad Gent.
- 252 Voir p. ex. WaterstofNet (s.d.). Industrie projecten WaterstofNet. Consulté sur <https://www.waterstofnet.eu/nl/overzicht-projecten/energieopslag>.
- 253 Lambrecht L. (27 janvier 2021). Oman, Chili, Australie... L'Europe devra importer son hydrogène vert mais est-ce rentable ? *La Libre*.
- 254 Voir p. ex. Jansens Y. (22 novembre 2019). Waterstof uit Chili of Oman naar België brengen ? 7 grote spelers uit energiesector en scheepvaart bestuderen het. VRTNWS.
- 255 Sertyn P. et Tanghe N. (28 janvier 2020). Helpt groene waterstof het klimaat te redden ? *De Standaard*.
- 256 *Ibid.*
- 257 Sertyn P. (5 février 2020). 'Integreer windparken over grenzen heen'. *De Standaard*.
- 258 EURACTIV (17 février 2021). *Europe pulls ahead in global race for hydrogen*, report says. Consulté sur <https://www.euractiv.com/section/energy/news/europe-pulls-ahead-in-global-race-for-hydrogen-report-says/>.
- 259 EURACTIV (31 mars 2021). *World powers race to develop 'green hydrogen'*. Consulté sur <https://www.euractiv.com/section/energy/news/world-powers-race-to-develop-green-hydrogen/>.
- 260 An : « It's countries going against countries to lock in market share, We call it 'the hydrogen wars' because of the way governments are racing to subsidize these projects to be a leader. [...] A lot of the important steps and important positioning will happen before the end of the decade. It puts you in a much more difficult position and a more expensive position if you're not moving now. »
- 261 Matthis W. (1^{er} novembre 2020). *'Hydrogen Wars' Pit Europe v. China for \$700 Billion Business*. Consulté sur <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-11-01/hydrogen-wars-pit-europe-v-china-for-700-billion-business>.
- 262 NI : « Door toekomstgerichte en productieve investeringen in de versterking en de uitbouw van het Vlaams economisch weefsel rond waterstof, versterken we ook het economische herstel via de creatie van duurzame groei en jobs. We streven hierbij naar maximale valorisatie van de Vlaamse onderzoeks- en innovatie-expertise en technologie in verschillende toepassingsdomeinen. Onze expertise willen we internationaal valoriseren, naar het voorbeeld van offshore windenergie. »
- 263 Crevits H. (2020). Vlaamse Waterstofvisie : "Europese koploper via duurzame innovatie". Bruxelles, Vlaamse Overheid.
- 264 Viaene P. (9 février 2021). L'hydrogène propre, une opportunité en or pour la Wallonie et Bruxelles. *L'Écho*.
- 265 Agoria (5 mars 2021). *Pour une stratégie belge en matière d'hydrogène*. Consulté sur <https://www.agoria.be/fr/Pour-une-strategie-belge-en-matiere-d-hydrogene>.
- 266 Voir p. ex. WaterstofNet (5 février 2021). *Vlaamse en federale waterstofrelance krijgt vorm*. Consulté sur <https://www.waterstofnet.eu/nl/nieuws/vlaamse-en-federale-waterstofrelance-krijgt-vorm>.
- 267 Voir p. ex. Agora Energiewende (2021). *No-regret hydrogen : Charting early steps for H₂ infrastructure in Europe*. Berlin, Agora Energiewende.
- 268 Essenscia. (2019). *Chimie & sciences de la vie : la formule par excellence pour plus de prospérité et de bien-être*. Bruxelles, Essenscia.
- 269 Simon F. (26 mars 2021). *Brussels rules out double carbon compensation for EU steelmakers*. Consulté sur <https://www.euractiv.com/section/energy-environment/news/brussels-rules-out-double-carbon-compensation-for-eu-steelmakers/>.
- 270 NI : « Om de beste kosteneffectieve oplossing te vinden, moet de aanpak van de waterstofproductie technologieën centraal zijn en moeten alle productiewijzen worden overwogen om concurrerend te blijven, nieuwe markten en bedrijven te ontwikkelen en de opschaling van de productietechnologieën in evenwicht te brengen met de beste vergroeningstrategieën in de loop van de tijd. »
- 271 VARIO (2020). *Strategische verkenning : important projects of common European interest. Deel 1 : waterstof*. Bruxelles, Vlaamse Overheid.
- 272 « When compared to its alternatives, both fossil and renewable hydrogen are very energy intensive and expensive. Five times more wind or solar farms would be needed to heat our homes with hydrogen than if we were to heat them directly with electricity using a heat pump. It is a similar story with hydrogen cars versus electric cars. »
- 273 Roche C. (15 décembre 2020). *Why the hydrogen bubble could burst in Europe's face*. Consulté sur <https://www.climatechangenews.com/2020/12/15/hydrogen-bubble-burst-europes-face/>.
- 274 Furfari S. (6 mars 2019). Une Belgique trop ambitieuse sur le climat. *L'Écho*.
- 275 NI : « [...] Maar Vingerhoets waarschuwt dat er niet genoeg hernieuwbare energie beschikbaar is voor de productie van echt groene waterstof. 'En dat zal de komende tien jaar niet veranderen.' Hij wijst er ook op dat bij de productie van waterstof veel energie verloren gaat. Daarom vindt hij het geen goed idee om bijvoorbeeld personenwagens te laten rijden op waterstof. 'Als je elektriciteit omzet in waterstof en dan weer in elektriciteit – wat gebeurt bij een waterstofwagen – verlies je meer dan 60 procent van de oorspronkelijke elektrische energie. Dat is allesbehalve efficiënt. Hetzelfde geldt voor de verwarming van je woning. Een warmtepomp is ongeveer vier keer zo efficiënt als verwarmen op waterstof. »
- 276 Minten D. (9 juillet 2020). Waterstof is de rockster van nieuwe energieën. *De Standaard*.
- 277 An : « All energy carriers, including fossil fuels, encounter efficiency losses each time they are produced, converted or used. In the case of hydrogen, these losses can accumulate across different steps in the value chain. After converting electricity to hydrogen, shipping it and storing it, then converting it back to electricity in a fuel cell, the delivered energy can be below 30 % of what was in the initial electricity input. This makes hydrogen more 'expensive' than electricity or the natural gas used to produce it. It also makes a case for minimising the number of conversions between energy carriers in any value chain. »
- 278 Evans S. et Gabbatiss J. (30 novembre 2020). *In depth Q&A : does the world need hydrogen to solve climate change ?* Consulté sur <https://www.carbonbrief.org/in-depth-qa-does-the-world-need-hydrogen-to-solve-climate-change>.
- 279 Wetenschappelijk Bureau GroenLinks (2021). *Groene industriepolitiek : bouwen aan een groene eeuw*. Utrecht, GroenLinks.
- 280 Collignon A. (20 avril 2020). *La transition écologique requiert de penser un nouveau modèle économique*. Consulté sur <https://www.iew.be/la-transition-ecologique-requiert-de-penser-un-nouveau-modele-economique/>.
- 281 Voir p. ex. Vincke C. (14 avril 2021). Hoe ziet Eneco de rol van waterstof binnen de energietransitie ? Consulté sur <https://blog.eneco.be/bedrijven/hoe-ziet-eneco-de-rol-van-waterstof-binnen-de-energie-transitie/>.
- 282 Beys O. et Prins M. (2020). *CCUS en waterstof in de industriële klimaattransitie*. [Présentation Powerpoint]. Bond Beter Leefmilieu, Natuur & Milieu. <https://www.nederlandwereldwijd.nl/binaries/nederlandwereldwijd/documenten/publicaties/2020/10/01/presentaties-event-ccus-en-waterstof-03-09-2020/Presentatie+CCU++Beys+en+Prins.pdf>.
- 283 De Smet D. et Sertyn P. (13 janvier 2020). Schijnbaar logische maatregelen helpen geen zier voor het klimaat. *De Standaard*.
- 284 Natuur & Milieu (s.d.). *Waterstof : de waterstofladder*. Consulté sur <https://www.natuurenmilieu.nl/themas/energie/projecten-energie/waterstof/waterstof-de-waterstofladder/>.

- 285 Collignon A. (19 janvier 2021). "Hydrogène Hype", garder la tête froide. Consulté sur <https://www.iew.be/hydrogene-hype-garder-la-tete-froide/>.
- 286 Voir aussi Clarysse B. (22 juillet 2020). Europese waterstofstrategie laat deur open voor fossiele brandstoffen. Consulté sur <https://www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/europese-waterstofstrategie-laat-deur-open-voor-fossiele-brandstoffen>.
- 287 Beys O. et Prins M. (2020). *CCUS en waterstof in de industriële klimaattransitie*. [Présentation Powerpoint]. Bond Beter Leefmilieu, Natuur & Milieu. <https://www.nederlandwereldwijd.nl/binaries/nederlandwereldwijd/documenten/publicaties/2020/10/01/presentaties-event-ccus-en-waterstof-03-09-2020/Prezentatie+CCU+-+Beys+en+Prins.pdf>.
- 288 NI : « De vraag is dus niet of, maar hoe en waar de industrie CCS moet inzetten. We hebben de luxe niet meer om deze 'end-of-pipe'-oplossing af te wijzen. Maar er moet wel een sterke prikkel blijven bestaan om over te stappen op oplossingen waarbij het gebruik van fossiele, vervuulende brandstoffen niet meer nodig is. CO₂-opslag mag nooit een belemmering worden voor preventieve verduurzamingsmaatregelen. En subsidie voor CCS moet verstandig worden verdeeld. In het Klimaatakkoord zijn daarom voorwaarden aan subsidie voor CCS gesteld. In deze voorwaarden wordt echter geen expliciet onderscheid gemaakt tussen sectoren en toepassingen waar CCS wél en niet nodig is. Het maken van dit onderscheid is belangrijk om de transitie versnellen. »
- 289 Demmers M. et Ouwehand A. (1^{er} décembre 2020). *Opinie: uitsluiten ondergrondse CO₂-opslag is een luxe die we niet meer hebben*. Consulté sur <https://www.natuurenmilieu.nl/nieuwsberichten/opinie-uitsluiten-van-ondergrondse-co2-opslag-is-een-luxe-die-we-niet-meer-hebben/#:~:text=De%20vraag%20is%20dus%20niet,brandstoffen%20niet%20meer%20nodig%20is..>
- 290 Van Dael M. (2018). *Final report : Market study report CCU*. Bruxelles, VITO.
- 291 Beys O. et Prins M. (2020). *CCUS en waterstof in de industriële klimaattransitie*. [Présentation Powerpoint]. Bond Beter Leefmilieu, Natuur & Milieu. <https://www.nederlandwereldwijd.nl/binaries/nederlandwereldwijd/documenten/publicaties/2020/10/01/presentaties-event-ccus-en-waterstof-03-09-2020/Prezentatie+CCU+-+Beys+en+Prins.pdf>.
- 292 Voir Clarysse B. (22 juillet 2020). *Europese waterstofstrategie laat deur open voor fossiele brandstoffen*. Consulté sur <https://www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/europese-waterstofstrategie-laat-deur-open-voor-fossiele-brandstoffen>.
- 293 NI : « Hoe gek het ook lijkt : wellicht blijft de industrie best nog even verder werken op grijze waterstof. Op korte termijn zouden we beter snel investeren in energie-efficiënte processen en hernieuwbare elektriciteit en die rechtstreeks gebruiken voor processen waar dat mogelijk is. Er is daarnaast nog veel ruimte om hernieuwbare elektriciteit rechtstreeks op het net te brengen, vervult de meest efficiënte oplossing. »
- 294 Voir Clarysse B. (22 juillet 2020). *Europese waterstofstrategie laat deur open voor fossiele brandstoffen*. Consulté sur <https://www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/europese-waterstofstrategie-laat-deur-open-voor-fossiele-brandstoffen>.
- 295 Beys O. (12 novembre 2020). *Nieuwe studie legt eerste bouwsteen voor industrieel klimaatpact*. Consulté sur <https://www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/nieuwe-studie-legt-eerste-bouwsteen-voor-industrieel-klimaatpact>.
- 296 Voir p. ex. Sartor O. et Bataille C. (2019). *Decarbonising basic materials in Europe*. Paris, IDDRI.
- 297 Natuur & Milieu (20 mai 2019). *Certificering voor waterstof : duurzaam of niet ?* Consulté sur <https://www.natuurenmilieu.nl/blog/certificering-nodig-voor-waterstof-duurzaam-of-niet/>.
- 298 Clarysse B. (27 novembre 2020). *Kleurloze Vlaamse waterstofvisie*. Consulté sur <https://www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/kleurloze-vlaamse-waterstofvisie>.
- 299 NI : « De puzzel van de industriële klimaattransitie is erg complex. De praktijk wijst uit dat meer nodig zal zijn dan het prijsmechanisme van het Europese emissiehandelssysteem en vrijwillige akkoorden. De maatschappij heeft nood aan een gezamenlijk transitiekader op basis van een goed onderbouwde, evidence-based en participatief opgestelde roadmap. Dit transitiekader heeft brede maatschappelijke legitimiteit nodig. Een brede stuurgroep van vertegenwoordigers van relevante belanghebbenden, waaronder overheid, industrie, academische wereld en het middenveld, moet het transitiekader en roadmap op participatieve en openlijke wijze opstellen, opvolgen en aanscherpen [...] Een onafhankelijk observatorium kan instaan voor de monitoring en evaluatie van het beleid, en communiceren over de evoluties, impacts en trends op een toegankelijke, regelmatige en transparante manier. Bij de opmaak van het transitiekader en de roadmap moet men stevast uitgaan van het vermijden van lock-ins in fossiele technologieën en infrastructuur, het inbouwen van voorwaartse compatibiliteit van nieuwe technologie en infrastructuur, en waar mogelijk kiezen voor schaalbare en circulaire oplossingen. »
- 300 Bollen Y. et Beys O. (2020). *Van een defensief naar een offensief industrieel klimaatbeleid*. Bruxelles, BBL, Greenpeace, Arbeid & Milieu.
- 301 An : « 'Green' hydrogen is made from renewable electricity and gets all the acclaim for being climate friendly, but today makes up less than 0.1 per cent of hydrogen in the EU ; more than 90 per cent is from climate-destroying fossil fuels, predominantly 'grey' hydrogen from fossil gas. [...] By claiming that emissions could be captured and stored/used by unproven and costly technology, the gas lobby successfully relabeled hydrogen from fossil gas with CCS/U as 'clean' and 'low carbon' blue hydrogen. »
- 302 Corporate Europe Observatory (2020). *The Hydrogen Hype : Gas industry fairy tale or climate horror story ?* Bruxelles, CEO.
- 303 An : « Despite billions of dollars in government handouts, power plant CCS technology remains expensive and has not lived up to the hype. Even with decades of support, cost estimates for power plants with CCS remain substantially higher than they were in 2005. Prohibitive investment costs have hindered large-scale implementation across Europe. »
- 304 Food & Water Action Europe (2020). *CCS : an expensive and unproven false solution*. Consulté sur https://www.foodandwatereurope.org/wp-content/uploads/2020/05/FSEU_2011_Carbon-Capture-FINAL.pdf.
- 305 *Ibid.*
- 306 An : « When lobbyists talk about hydrogen to governments, they first like to talk about green hydrogen – because that's the easiest sell. Blue hydrogen sounds ok in theory – but in practice, the residual emissions are enough to bust through carbon targets. »
- 307 Kahya D. (8 décembre 2020). *Unearthed today : Why oil companies want you to love hydrogen*. Consulté sur <https://unearthed.greenpeace.org/2020/12/08/unearthed-today-why-oil-companies-want-you-to-love-hydrogen/>.
- 308 An : « Proponents of the Hydrogen Backbone claim that repurposing all existing pipelines will avoid stranded assets (which refers here to infrastructure that could become worthless as fossil fuels are phased out), but this ignores the fact that over the past few years the gas transport industry has built an oversized grid which could become obsolete if no other use for it is (artificially) created. Moreover, a close look at their proposal shows that not all the infrastructure they present as existing is already built, meaning more conventional gas pipelines will be constructed, only to be repurposed in the future – and all paid for with public money, while private companies pocket the profit. »
- 309 Corporate Europe Observatory. (2020). *The Hydrogen Hype : Gas industry fairy tale or climate horror story ?* Brussel : CEO.
- 310 An : « to the extent that developing countries are seen solely as the providers of raw materials, the hydrogen revolution carries a risk of 'green colonialism'. »

- 311 Van de Graaf T., Overland I., Scholten D. et Westphal K. (2020). The new oil ? The geopolitics and international governance of hydrogen. *Energy Research & Social Science*, 70, 1-5.
- 312 Gaventa J. (21 octobre 2020). *Will the dash for green hydrogen benefit Sub-Sahara Africa ?* Consulté sur <https://energymonitor.ai/technology/hydrogen/will-the-dash-for-hydrogen-benefit-sub-saharan-africa>.
- 313 « Exporting electricity in the form of green hydrogen from countries where the majority of the population lack access to electricity is a contentious prospect. In DRC, where a plan is being developed to export green hydrogen from hydropower to Europe, only 10 % of households have electricity access – suggesting the resource could be better used closer to home. »
- 314 *Ibid.*
- 315 An : « Despite all the futuristic-sounding technology and language, the hydrogen hype seeks not to transform but to accommodate and reinforce the status quo. Buying into the hype would maintain our centralised energy model based on big infrastructure, centralised production, and concentrated in the hands of a few powerful companies. It is also rooted in a colonial model that divides the world into 'privileged', and 'service' areas ie. those that provide the resources that fuel Europe's economy. »
- 316 Corporate Europe Observatory (2020). *The Hydrogen Hype : Gas industry fairy tale or climate horror story ?* Bruxelles, CEO.
- 317 *Ibid.*
- 318 An : « It is time Europe stops listening to the fossil fuel industry and its lobby group. That is why we are calling for fossil free politics. Excluding the fossil fuel industry and its undue influence from climate and energy decision making is the only way we will reach the level of change we need to save people and the planet. »
- 319 Douo M. et Armino L. (2021). *On the Inside : how the gas lobby infiltrates EU decision making on energy*. Bruxelles, Friends of the Earth, Food & Water Action Europe.
- 320 Corporate Europe Observatory (2020). *The Hydrogen Hype : Gas industry fairy tale or climate horror story ?* Bruxelles, CEO.
- 321 An : « To exploit the full potential in the EU and to avoid displacing a greener grid from developing countries to Europe, renewable hydrogen imports from third countries should be avoided. The European Union should not outsource its energy transition and make itself dependent on imported renewable hydrogen produced in third countries, possibly geopolitically unstable and potentially linked with social and environmental damage. This is even more relevant, if these third countries have not yet achieved a fuel switch to energy efficiency and renewable energy for their own domestic needs. »
- 322 CAN Europe. (2021). *Position on Hydrogen*. Bruxelles, CAN Europe.
- 323 Aux Pays-Bas, par exemple, la compagnie Shell a participé à la table ronde « industrie ». Ces « tables rondes sur le climat » (« klimaattafels ») ont servi d'organes de concertation et de négociation entre différents acteurs sociaux afin de formuler des recommandations sur cinq thèmes : électricité, industrie, agriculture, mobilité et aménagement du territoire. Ces recommandations ont ensuite servi de base à la loi néerlandaise sur le climat.
- 324 An : « The development of the international hydrogen economy is still in its infancy. Due to its plentiful solar and wind resources, sub-Saharan Africa has the potential to be an important actor in low-carbon hydrogen. However, the barriers to exporting hydrogen as a raw commodity are high. Instead, attention should shift to how the region can make use of its green hydrogen resources to power its own economic and industrial development. »
- 325 Gaventa J. (21 octobre 2020). *Will the dash for green hydrogen benefit Sub-Sahara Africa ?* Consulté sur <https://energymonitor.ai/technology/hydrogen/will-the-dash-for-hydrogen-benefit-sub-saharan-africa>.
- 326 Voir p. ex. Beys O. et Prins M. (2020). *CCUS en waterstof in de industriële klimaattransitie*. [Présentation Powerpoint]. Bond Beter Leefmilieu, Natuur & Milieu. <https://www.nederlandwereldwijd.nl/binaries/nederlandwereldwijd/documenten/publicaties/2020/10/01/presentaties-event-ccus-en-waterstof-03-09-2020/Presentatie+CCU+-+Beys+en+Prins.pdf>.
- 327 Hopwood B., Mellor M. et O'Brien G. (2005). Sustainable development : mapping different approaches. *Sustainable Development*, 13(1), 38-52.
- 328 Lamb W. F., Mattioli G., Levi S., Roberts J. T., Capstick S., Creutzig F., Steinberger J. K. et al. (2020). Discourses of climate delay. *Global Sustainability*, 3, 1-5.
- 329 Block T. et Paredis E. (2019). Het politieke karakter van duurzaamheidsvraagstukken. In J. Coene, P. Raeymaeckers, B. Hubeau, S. Marchal, R. Remmen et A. Van Haarlem (eds.), *Armoede en sociale uitsluiting : jaarboek 2019* (2e éd., pp. 47-66). Louvain / La Haye, Acco.
- 330 Voir Block T., Goeminne G. et Van Poeck K. (2018). Balancing the urgency and wickedness of sustainability challenges : three maxims for post-normal education. *Environmental Education Research*, 24(9), 1424-1439.
- 331 Voir p. ex. Jasanoff S. et Kim S.-H. (2015). *Dreamscapes of modernity : Sociotechnical imaginaries and the fabrication of power* : Chicago, University of Chicago Press.



La Fondation Roi Baudouin a pour mission de contribuer à une société meilleure en Belgique, en Europe et dans le monde. Elle est un acteur de changement et d'innovation au service de l'intérêt général et de la cohésion sociale. Afin de maximiser son impact, elle renforce les capacités des organisations et des personnes. Elle encourage une philanthropie efficace des particuliers et des entreprises. La Fondation a été créée en 1976, à l'occasion des 25 ans de règne du Roi Baudouin.