

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.