



HAL
open science

Climat, Populations et infrastructures

Gérard-François Dumont

► **To cite this version:**

Gérard-François Dumont. Climat, Populations et infrastructures. Magazine des Professions Financières et de l'Économie, 2016, 8, pp.14-15. halshs-01290925

HAL Id: halshs-01290925

<https://shs.hal.science/halshs-01290925>

Submitted on 19 Mar 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Paris-Sorbonne Climat, Populations et Infrastructures



Gérard-François DUMONT*
Recteur et
Professeur à la
Sorbonne

Q : Dans un dernier ouvrage qui est déjà une référence¹, vous analysez l'impact des changements climatiques sur les populations. Avec ces projections, comment évaluez-vous l'évolution des besoins d'infrastructures ?

G.-F.D. : Les changements climatiques projetés peuvent signifier deux types d'infrastructures fondamentalement différentes. D'une part, l'élévation des températures peut engendrer pour certains territoires des opportunités. Par exemple, le réchauffement du Nord du Canada se traduit déjà par une extension de la forêt boréale, d'où une offre supplémentaire d'emplois dans l'industrie et la gestion forestière canadienne. En effet, cette extension de la forêt boréale représente un potentiel accru de bois, de plantes médicinales de la sève d'érable, de la résine ou de matériaux d'artisanat. Toute cette exploitation et un entretien durable de la forêt boréale signifient nécessairement des infrastructures nouvelles en termes de logements, de réseaux de transport, de zones d'activités...

Autre exemple, l'ouverture de nouvelles routes maritimes, route du Nord-Ouest ou du Nord-Est. Par exemple, en 2013, le Président islandais Ólafur RAGNAR GRIMSSON a déclaré : « La fonte des grandes calottes glaciaires, notamment au Groenland, entraînera une montée du niveau des mers qui constituera pour l'Islande, comme pour tous les autres pays, une menace considérable. D'un autre côté, l'ouverture de nouvelles routes maritimes à travers l'Arctique et les régions septentrionales du globe placera l'Islande, au moins pendant un certain temps, au cœur du transport maritime mondial. L'Islande a par ailleurs connu ces dernières années – comme d'autres pays nordiques – une croissance du tourisme en partie dû à l'intérêt croissant porté à l'Arctique et aux régions septentrionales. » Concernant la route maritime du Nord-Est, dans le centre d'exposition sur l'aménagement

urbain de Tianjin, métropole portuaire de 13 millions d'habitants située à 140 km au sud-est de Pékin, le planisphère représentant les grandes routes maritimes partant de Tianjin présente aussi la route du Nord-Est (RNE), qui passe par le détroit de Béring, longe le littoral septentrional de la Russie pour rejoindre la mer de Barents, puis la mer de Norvège et enfin la mer du Nord, RNE désormais permise par le réchauffement climatique. Ce dernier, entraînant une fonte de la banquise arctique, ouvre donc une nouvelle – et plus courte – voie de passage maritime entre l'Europe et la Chine. En effet, pour relier la Chine à Rotterdam, il faut parcourir environ 24 000 km par le canal de Panama, 21 200 km par le canal de Suez et seulement 15 000 km par la RNE, dont 5 000 km entre le détroit de Béring, à l'est et la mer de Barents, à l'ouest. En nombre de jours, l'itinéraire Tianjin-Rotterdam en requiert 48 par le canal de Suez mais seulement 33 par la route du Nord-Est (RNE). Aussi, un premier cargo chinois de 19 000 tonnes, le *Yong Sheng*, a-t-il navigué par la RNE fin août et début septembre 2013.

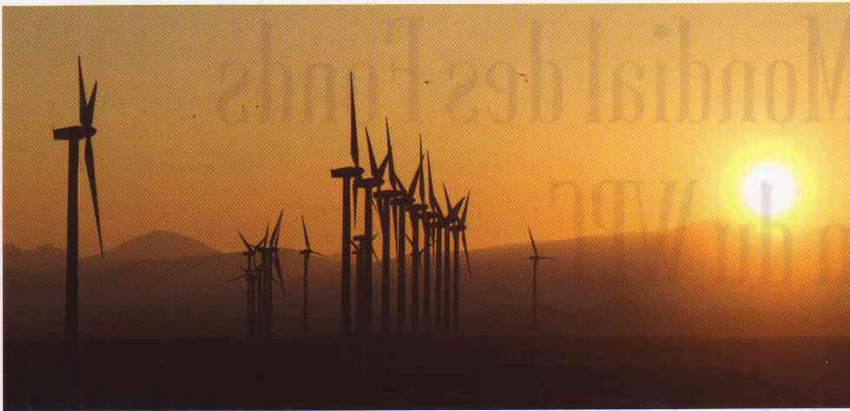
Certains escomptent que 5 à 15 % du commerce maritime chinois, essentiellement de porte-conteneurs, pourrait passer dans les prochaines décennies par cette voie. Cela peut impliquer la nécessité de développer des ports et la possibilité d'activités économiques au nord de la Russie, entraînant la venue de migrants pour satisfaire ces nouveaux besoins. D'autre part, les changements climatiques supposent des politiques d'adaptation, par exemple pour contenir les effets de la hausse projetée du niveau des mers.

Q : Pouvez-vous nous donner quelques exemples ?

G.-F.D. : Un premier exemple, incontournable, est celui des Pays-Bas car ce pays, fort de son expérience pluriséculaire, a déjà mis

* Président de la revue *Population & Avenir*.
www.population-demographie.org/revue03.htm

^{1/} *Cop 21 Déprogrammer l'apocalypse*, Atlantica, Paris, 2015.



en œuvre un - nouveau - vaste programme d'infrastructures. Le 1^{er} janvier 2012, une « loi Delta » est entrée en vigueur pour organiser le financement de travaux par un fonds spécial représentant 20 milliards d'euros sur trente ans. L'objectif est, par une nouvelle série de mesures et de travaux, de protéger le pays « à très long terme », durant « au moins un siècle ». Il s'agit notamment de consolider les barrages, de financer le rechargement des dunes naturelles, mais aussi de créer des bancs de sable artificiels pour élargir les côtes de la mer du Nord et leur permettre de se développer naturellement. La réponse au réchauffement climatique consiste à sécuriser le territoire avec, par exemple, des travaux considérables pour pérenniser la station balnéaire la plus connue des Pays-Bas, celle de Scheveningen, quartier littoral de la capitale politique La Haye. Il s'agit aussi parfois d'élargir la côte, notamment pour consacrer davantage d'espace à la nature ou aux loisirs. En outre, les Pays-Bas veulent renforcer l'Afsluitdijk, la digue d'une trentaine de kilomètres séparant la mer des Wadden du vaste lac intérieur IJssel, dans le Nord. Ce renforcement peut s'accompagner de la réalisation d'infrastructures pour la production d'énergie renouvelable.

Concernant les Maldives maintenant, le plus haut sommet de cet archipel de 26 atolls, comportant plus de mille îles, se situe à quelques mètres au-dessus du niveau de la mer ; 80 % de la superficie des Maldives comptent une élévation de moins d'un mètre, d'où le risque de submersion. Dès le milieu des années 1990, un programme, le *Vulnerability and Adaptation Assessment Process*, est lancé pour déterminer les actions à entreprendre. Des digues sont construites autour de la capitale, Malé, avec l'assistance financière et technique du Japon. Mais le faire pour toutes

les îles requerrait des budgets colossaux. Les Maldives choisissent donc de privilégier des migrations internes afin de concentrer les populations dans les îles susceptibles d'être protégées par des infrastructures, à l'instar de l'île principale. Des centres sont ainsi créés pour y concentrer les services publics (écoles, dispensaires...) afin d'y attirer le peuplement aujourd'hui dispersé sur environ 200 îles.

Ces deux exemples illustrent l'importance des infrastructures littorales nécessaires. Alors que de nombreuses métropoles sont côtières, il devient impératif que les autres pays examinent les décisions déjà prises aux Pays-Bas. Dans le cas contraire, les migrations climatiques pourraient devenir très importantes?

Q : Peut-on chiffrer ces migrations climatiques potentielles ?

G.-F.D. : Les estimations divergent considérablement. Le monde compte environ 520 millions de personnes habitant à moins de cinq kilomètres des côtes. Parmi eux, faute de politique et d'infrastructures d'adaptation, certains projettent 200 Millions de migrations climatiques à l'horizon 2080 ; de son côté, l'Organisation Internationale des Migrations, additionnant les personnes contraintes de se déplacer sous l'effet des changements climatiques et de la dégradation de l'environnement, donne une très large fourchette, soit entre 25 millions et un milliard selon le scénario d'évolution des changements climatiques qui se concrétisera parmi ceux proposés par le GIEC. Cela signifie que l'avenir n'est pas prédéterminé. Mais, selon la formule de Maurice Blondel : « L'avenir ne se prévoit pas ; il se construit ».

■ Interview réalisée par Jean-Pierre MAUREAU



Vincent BAZIL,
Président du World
Pensions Council,
Président API,
Administrateur
AIWM



Nicolas FIRZLI,
Directeur général
2/ DUMONT, Gérard-François
« Prospective des migrations
climatiques », *Population et
Avenir*, n°686, mars-avril
2007 ; Moriniaux, Vincent,
Les mobilités, Armand Colin-
Sedes, 2010.