

Climat : Paris dit +2°C maximum en 2100, la Belgique est déjà à +3°C en 2020

Pierre Ozer, UR Sphères, ULiège

La planète a battu des records de chaleur en 2020. Au Bénin, au Sahel, en Haïti, le réchauffement climatique impacte déjà drastiquement les populations. Chez nous, à partir de combien de décès liés aux vagues de chaleur va-t-on s'inquiéter ?

Si l'année 2020 sera marquée à jamais par la Covid-19, le réchauffement climatique – lui – n'a pas été confiné. La température moyenne relevée à Uccle en 2020 a – pour la première fois depuis le début des enregistrements (1833) – dépassé les 12°C [1] ; soit plus de 3°C supplémentaires par rapport à la température du 19^e siècle [2] alors que l'Accord de Paris sur le Climat – ratifié par la Belgique – prévoit de contenir d'ici à 2100 le réchauffement climatique « nettement en dessous de 2°C par rapport aux niveaux préindustriels et de poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation des températures à 1,5°C » [3]. Toujours plus chaud. Les dix années les plus chaudes en Belgique depuis 1833 ont toutes été observées au 21^e siècle et il faut remonter au printemps 2016 pour avoir des températures saisonnières qui ne sont pas supérieures à la moyenne 1981-2010 ! De multiples records ont été dépassés : l'impensable 34,3 °C à Uccle à la mi-septembre ; la canicule du mois d'août – la semaine la plus chaude jamais enregistrée dans le pays – qui a emporté 1460 personnes (bien plus que lors des vagues de chaleur précédentes) [4] ; aucun jour d'hiver (pendant lequel la température maximale est négative) entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2020 ; sans oublier la terrible sécheresse qui – elle aussi – devient chronique [1,5-7].

Indéniablement, le climat actuel n'est plus celui de nos grands-parents. Et – sans mesures systémiques à la hauteur de l'enjeu climatique – le climat de nos petits-enfants sera réellement une source majeure de stress et dégradera structurellement leur qualité de vie ; comme c'est déjà le cas pour une partie croissante de la population mondiale, ce que les résultats de nos recherches récentes indiquent.

Le Sud aujourd'hui, nous demain

L'augmentation du niveau des mers s'accélère suite au réchauffement climatique [8]. Nos recherches au Bénin montrent que cela se traduit par une érosion côtière soutenue (une dizaine de mètres par an par endroits) qui cause la destruction définitive de centaines de maisons par an et déplace de manière forcée un nombre sans cesse croissant de personnes [9-10].

Dans le Sahel, l'augmentation des températures et la dégradation du régime pluviométrique accentuent les conflits liés à l'usage et à l'accès aux ressources (eau, terres agricoles, parcours pour le bétail, etc.). Cela pousse un nombre croissant de personnes à migrer vers des espaces où les conditions environnementales et climatiques sont plus favorables à leur survie [11-14]. Mais ces déplacements font naître, petit à petit, de nouveaux conflits entre populations autochtones et allochtones, notamment pour des questions foncières [14].

En Haïti, l'exode rural s'explique partiellement par la dégradation des terres consécutive à la multiplication des événements pluviométriques extrêmes. Ces nouveaux urbains n'ont d'autre choix que de s'installer là où il reste de la place, et le plus souvent se retrouvent exposés à d'autres risques comme les inondations ou les glissements de terrain [15].

Ces situations spécifiques peuvent être reproduites à l'infini, et pas uniquement dans les pays les plus pauvres. Elles peuvent par ailleurs créer une forte instabilité sociale, économique, alimentaire et sanitaire.

Les émissions des voitures ne baissent pas

Chez nous, à partir de combien de décès liés aux vagues de chaleur va-t-on s'inquiéter ? A partir de quel montant des pertes occasionnées par les sécheresses dans le monde agricole (358 millions d'euros en Wallonie en 2018 [16]) va-t-on prendre la mesure des impacts du changement climatique ?

En pendant ce temps, en Belgique en 2019, on a vendu plus de véhicules dont les émissions de CO₂ sont supérieures à 160 g/km que de voitures dont les émissions sont inférieures à 90 g/km [17]. Et le niveau d'émissions des véhicules neufs en 2019 est le même qu'en 2014 malgré toutes les avancées technologiques [17]. Car les constructeurs orientent – via les campagnes publicitaires – le choix du public vers des SUV plus lourds et, donc, plus énergivores [18-19]. Et comme le parc automobile est toujours plus gros, les émissions de CO₂ liées à la mobilité individuelle augmentent.

Pendant ce temps, aussi, les supermarchés continuent à proposer des fruits et légumes provenant des quatre coins du monde. Pommes de terre israéliennes au printemps, fraises espagnoles pour la Saint Valentin, pomme d'Argentine en automne et viandes d'Afrique du Sud ou de Nouvelle-Zélande pour vos fêtes de fin d'année. Sans oublier les essentielles poires de Chine qui rendront votre réveillon de Noël inoubliable [20].

Des mesures fortes aussi pour le climat

Au final, l'inertie est très forte à de nombreux étages. Et il est fortement à craindre que des mesurètes tièdes et court-termistes rarement à la hauteur de l'enjeu climatique restent la norme. La procrastination doit être remplacée dès aujourd'hui par une action forte immédiate, cohérente, contraignante et socialement juste pour limiter les émissions de gaz à effet de serre. À l'instar de certaines mesures fortes prises contre la propagation du coronavirus.

La Belgique a adopté les objectifs européens en matière climatique, à savoir atteindre -55% d'émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 par rapport au niveau de 1990 [21]. Or, entre 1990 et 2018, ces émissions n'ont baissé que de 22% et sont stabilisées depuis 2014... Il reste donc à diminuer de 33% durant la décennie qui vient. Pour ce faire, il est impératif de sortir de la logique de la surconsommation dans un modèle économique fondé sur une croissance sans limite. Et certaines décisions et politiques totalement contraires aux ambitions climatiques européennes sont maintenant devenues intolérables. Comme, par exemple en Wallonie, œuvrer avec ardeur pour le développement extrêmement polluant du transport aérien de marchandises à Liège-Airport [22] ou encore accorder toujours autant de permis de construire dont le résultat est que, tous les jours, 3 hectares – essentiellement de terres agricoles – ont été artificialisés au cours des cinq dernières années en Wallonie [23] ; pendant que l'on demande à chacun de bien trier sagement ses déchets...

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- [1] <https://www.meteo.be/fr/infos/actualite/2020-lannee-la-plus-chaude-depuis-le-debut-des-observations-a-uccle>
- [2] <https://www.meteo.be/fr/climat/tendances-climatiques-observees/a-uccle/temperature-de-lair/moyenne/annuel>
- [3] <https://unfccc.int/fr/process-and-meetings/l-accord-de-paris/qu-est-ce-que-l-accord-de-paris>
- [4] [https://www.sciensano.be/fr/coin-presse/une-surmortalite-importante-durant-la-canicule-du-mois-daout-2020#:~:text=Pendant%20et%20apr%C3%A8s%20le%20e,plus%20de%2065%20ans%20\(742](https://www.sciensano.be/fr/coin-presse/une-surmortalite-importante-durant-la-canicule-du-mois-daout-2020#:~:text=Pendant%20et%20apr%C3%A8s%20le%20e,plus%20de%2065%20ans%20(742)
- [5] <https://www.meteo.be/fr/infos/actualite/2020-deja-dans-la-liste-des-secheresses-de-longue-duree>

- [6] VANDE WEYER, M., 2020. La sécheresse, nouvelle maladie chronique du territoire belge. L’Echo, 5 juin 2020. <https://www.lecho.be/economie-politique/belgique/general/la-secheresse-nouvelle-maladie-chronique-du-territoire-belge/10231266.html>
- [7] THIBAUT, K., 2020. Les sécheresses en Belgique (Wallonie) : analyse d’un épisode récent (2018) et perception du phénomène dans le cadre du système de planification d’urgence et de gestion de crise. Mémoire de Master de spécialisation en gestion des risques et des catastrophes, ULiège-UCLouvain, 73 p. + annexes.
- [8] FREDERIKSE, T., LANDERER, F., CARON, L., ADHIKARI, S., PARKES, D., HUMPHREY, V.W., et al., 2020. The causes of sea-level rise since 1900. *Nature*, 584(7821): 393-397.
- [9] DE LONGUEVILLE, F., HOUNTONDJI, Y.-C., ASSOGBA, L., HENRY, S. & OZER, P., 2020. Perceptions of and responses to coastal erosion risks: The case of Cotonou in Benin. *International Journal of Disaster Risk Reduction*, 51: 101882.
- [10] OZER, P., HOUNTONDJI, Y.-C. & DE LONGUEVILLE, F., 2017. Evolution récente du trait de côte dans le Golfe du Bénin. Exemples du Togo et du Bénin. *Geo-Eco-Trop*, 41(3): 529-541.
- [11] GEMENNE, F., BLOCHER, J.M.D., DE LONGUEVILLE, F., VIGIL DIAZ TELENTI, S., ZICKGRAF, C., GHARBAOUI, D. & OZER, P., 2017. Changement climatique, catastrophes naturelles et déplacements de populations en Afrique de l’Ouest. *Geo-Eco-Trop*, 41(3): 317-337.
- [12] DE LONGUEVILLE, F., OZER, P., GEMENNE, F., HENRY, S., MERTZ, O. & NIELSEN, J. Ø., 2020b. Comparing climate change perceptions and meteorological data in rural West Africa to improve the understanding of household decisions to migrate. *Climatic Change*, 160: 123-141.
- [13] OZER, P. & PERRIN, D., 2014. Eau et changement climatique : tendances et perceptions en Afrique de l’Ouest. In BALLOUCHE A., TAÏBI N.A. (Eds.), *Eau, milieux et aménagement. Une recherche au service des territoires*. Presses de l’Université d’Angers, Angers, France, pp. 227-245.
- [14] Koala, O., De Longueville, F. & Ozer, P., 2018. Les effets probables de la loi 034/2009 relative à la sécurisation foncière rurale au Burkina Faso sur les migrants agricoles des grandes sécheresses des années 1970 et 1980 : cas des communes de Solenzo et de Balavé. In *Migrations, environnement et climat : quelles inégalités face aux risques ?*, 22-23 octobre 2018, Institut national d’études démographiques, Paris, France. <https://orbi.uliege.be/handle/2268/229173>
- [15] GRACIUS, G.J. & OZER, P., 2016. Cap-Haïtien ou comment construire le risque d’inondations en une décennie. In 3^{ème} colloque de l’Association Francophone de Géographie Physique : "La géographie physique et les risques de pertes et préjudices liés aux changements climatiques", 19-21 mai 2016, Castelsardo, Italie. https://orbi.uliege.be/bitstream/2268/197192/2/Poster_Gracius%26Ozer-OK.pdf
- [16] https://www.rtf.be/info/belgique/detail_consequences-de-la-secheresse-en-wallonie-les-15-millions-d-euros-pas-suffisants-denonce-la-fwa?id=10032269
- [17] <https://www.febiac.be/public/statistics.aspx?FID=23&lang=FR>
- [18] OZER, P., 2020. Salon de l’auto 2020 : des voitures « toujours plus durables et plus propres ». Vraiment ? Working paper. ULiège. <https://orbi.uliege.be/bitstream/2268/243639/3/Salon%20de%20l%27auto%20durable%20-%2020200120.pdf>
- [19] OZER, P., 2020. Ere « après COVID-19 » : les publicités promeuvent des voitures toujours plus polluantes. Working paper. ULiège. <https://orbi.uliege.be/bitstream/2268/248287/4/Pub%20voiture%20avant%20et%20apr%C3%A8s%20COVID-19%20-%2020200609.pdf>
- [20] OZER, P., 2013. Le coût CO₂ du réveillon de Noël : au Carrefour des choix. *Marianne*, 14 décembre 2013, pp. 44-45. <https://orbi.uliege.be/bitstream/2268/159845/2/2013-12-14%20R%C3%A9veillon%20CO2%20Carrefour.pdf>
- [21] <https://www.lecho.be/dossier/climat/la-belgique-s-accorde-pour-reduire-de-55-les-emissions-europeennes-de-co2-d-ici-2030/10270105.html>
- [22] OZER, P., 2019. Emissions de CO₂ liées à la navigation aérienne à Liege-Airport. Working paper. ULiège. https://orbi.uliege.be/bitstream/2268/242331/11/CO2_LIEGE%20AIRPORT_20200121.pdf
- [23] Wallonie, 2019. Etat de l’environnement wallon : artificialisation du territoire. Mise à jour 16 décembre 2019. <http://etat.environnement.wallonie.be/contents/indicator sheets/TERRIT%202.html>