



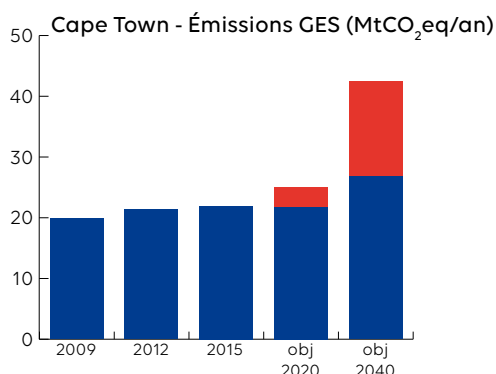
Localiser la production d'électricité



Le conseil de la ville du Cap a adopté sa nouvelle stratégie climat en juillet 2017, *Climate Chance Policy*, un des piliers du cadre général de sa politique environnementale « [The Environmental Strategy of the City of Capte Town](#) » adopté en 2017. Ce plan ne remplace pas les objectifs de réduction des émissions adoptés par le conseil en 2015 qui visent une réduction de 13% d'ici 2020 et de 37% d'ici 2040 par rapport à une trajectoire au fil de l'eau. La ville focalise avant tout son action sur la réduction de l'intensité carbone et énergétique de ses activités, malgré son attention annoncée lors de la COP23 d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 ([C40 2017](#)).

• UNE POLITIQUE ÉNERGÉTIQUE CENTRÉE SUR L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE •

En 2015 les bâtiments consommaient 31% de l'énergie mais représentaient 62% des émissions de GES, dû à l'intensité carbone de l'électricité produite à plus de 90% avec du charbon. La province du Cap-Occidental et la ville du Cap travaillent pour cela ensemble à la mise en œuvre du programme [Energy Security Game Changer](#) qui vise d'ici 2020 une réduction de 10% de la demande d'électricité provenant du réseau national. Elle stimule ainsi l'installation de chauffe-eaux solaires en accréditant les services des fournisseurs privés (+46 000 installés en 2017), et en subventionnant la rénovation des toits des foyers les plus modestes. Le système de tarif d'achat instauré en 2014 a permis d'approuver 170 projets d'énergie solaire 2016 soit 6,5 MW sur les 120 MW visés d'ici 2020 ([Cape Town 2017](#)). Enfin, inspirée par le système de valorisation de Stockholm, Le Cap a ouvert en 2017 la première usine de biogaz en Afrique pour traiter 10% de ses déchets et ainsi alimenter ses bus en énergie, à l'instar de la capitale suédoise ([New Horizons Energy](#)).



Le Cap, en collaboration avec la province a ouvert en 2011 un centre de fabrication et de formation pour les technologies vertes « Atlantis » qui prétend au

titre de zone économique spéciale auprès du gouvernement national, et dans lequel 5 entreprises dans les renouvelables ou la construction ont déjà investi 680 millions de rand (40 millions d'euros) et crée 312 emplois ([Green Cape 2017](#)).

• L'ENJEU DE L'ACCÈS AUX TRANSPORTS PUBLICS ET DU REPORT MODAL •

Représentant 37% des émissions mais 68% de la consommation d'énergie en 2015, les transports du Cap affichent les plus forts taux de pollution et de trafic du pays, dus à son réseau peu intégré entre les différents modes et opérateurs. La ville cherche par conséquent à reporter une partie des 60% des habitants utilisant la voiture ou le taxi sur son réseau de transport. Elle étend actuellement dans le sud son réseau de voies rapides de bus « [MyCiti](#) », dont le développement total s'échelonne jusqu'en 2032. Cette phase 2 devrait profiter à 1,4 millions d'habitants d'ici 2022. En 2018 un projet pilote a également introduit au Cap les 11 premiers bus électriques du pays, non sans difficultés du fait de la géographie de la ville. [MyCiti a enregistré près de 78 000 trajets supplémentaires en 2017 pour atteindre 253 000, soit une hausse de 44%](#) ([IOL 2018](#)). A long terme la ville entend également favoriser la densification des zones urbaines le long des lignes de trains et de bus, l'usage du vélo sur les 450 km de pistes encore sous-exploitées, et davantage influencer sur la demande via par exemple le partage de voitures au sein des entreprises.

• L'URGENCE DE L'ADAPTATION •

Le Cap est particulièrement vulnérable aux sécheresses, vagues de chaleur et inondations. En 2018 des restrictions importantes lui ont permis de réduire de moitié sa consommation d'eau devant le risque de devenir la première grande ville à faire face à une pénurie d'eau générale. Outre son programme de gestion de l'eau, la ville cherche à localiser les endroits à risque (bidonvilles, côtes) et améliorer son système d'alerte.

SOURCES PRINCIPALES :
[CAPE TOWN CLIMATE CHANGE POLICY 2017 DATABASE FOR THE WESTERN CAP](#)