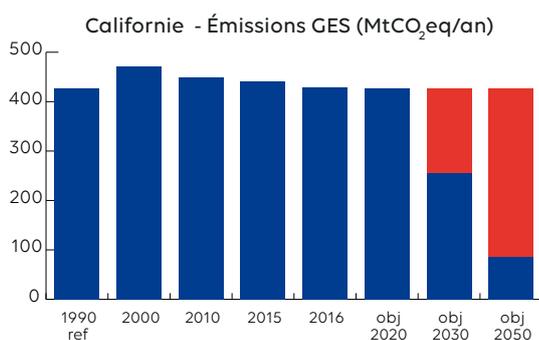




Des résultats menés par la décarbonation de l'électricité

La Californie, leader aux États-Unis en matière de politique climatique, s'est engagé en 2006 à réduire ses émissions de GES en 2020 au niveau de 1990, soit environ 15 % par rapport à un scénario au fil de l'eau. La Californie a atteint dès 2016 ce premier jalon, et ce, alors même que son PIB accroît continuellement depuis 2002. Alors que la majorité des réductions d'émissions sur la dernière période provenait de la décarbonation du secteur électrique, le secteur des transports constitue désormais le principal gisement de réduction en vue des objectifs 2030 et 2050 récemment adoptés.

• UNE POLITIQUE FORTE DE SOUTIEN AUX ÉNERGIES RENOUVELABLES • Depuis la fin des années 1990, l'État californien soutient financièrement le développement des énergies renouvelables. En 2015, il s'est fixé via [Renewable Portfolio Standard](#) un objectif de 33% de l'électricité consommée en Californie produite à partir d'énergies renouvelables en 2020, 50% en 2030, et en septembre à atteindre 100% d'énergie renouvelable d'ici 2045 (IISD 2018). Selon la [Commission de l'énergie californienne](#), ce ratio serait déjà de 32% en 2017. Dans la poursuite de cet objectif, une des politiques publiques centrales est le plan [Go Solar California](#), initié en 2007 et doté de 3,35 milliards USD. A l'aide de différents dispositifs incitatifs (crédits d'impôts, subventions, tarifs d'achats garantis sur les petites installations...), il a facilité l'installation de 7,2 GW. En 2015, les émissions du secteur électrique étaient inférieures de 29% à celles de 1990.



• UN SYSTÈME D'ÉCHANGE DE QUOTAS CARBONE EN RAPIDE CROISSANCE • Outil majeur de la lutte contre les émissions, le système de quotas carbone californien lancé en 2013 est à l'heure actuelle le deuxième plus large dans le monde (I4CE 2018). Il est également couplé au système d'échange québécois depuis 2014. Il s'applique aux grandes entreprises

de production d'énergie, aux distributeurs d'énergie fossile, et aux installations industrielles, soit au total 450 entreprises représentant 85% des émissions californiennes (C2ES). Les quotas, distribués suivant une méthode alliant allocation gratuite et enchères, sont prévus pour diminuer en moyenne de 3% par an entre 2015 et 2020 et plus rapidement sur la période 2021 – 2030 afin de garantir un prix minimum. A l'heure actuelle, il est difficile d'évaluer l'impact réel du marché du carbone californien (Berkeley 2018).

• LE PARI DE LA VOITURE ÉLECTRIQUE • Les objectifs visés par la Californie nécessitent une décarbonation profonde du secteur des transports dont les émissions sont aujourd'hui à la hausse. Elles représentent 41% des émissions de l'État contre 24% dans l'ensemble des États-Unis. La stratégie poursuivie repose principalement sur la décarbonation de la mobilité individuelle. L'État adhère par ailleurs à l'initiative « [Zero Emission Véhicule](#) » dans le cadre de la Under2 Coalition, qui vise 100% de véhicules dits « zéro émission » d'ici 2050. Initiative centrale, le « [Advanced Clean Cars Program](#) » mis en place en 2012, fixe des niveaux maximums d'émissions de GES et de polluants locaux et oblige les constructeurs automobiles à produire un quota de véhicules électriques. Le programme « [Low Carbon Fuel Standard](#) », adopté en 2009 et renouvelé en 2015, vise quant à lui à réduire l'intensité carbone des carburants de 10% entre 2009 et 2020. La Californie est également en pointe dans le soutien public au développement de la mobilité électrique. Un [plan de développement de la filière](#), voté en mai 2018, prévoit un investissement public de 768 millions USD dans le financement de bornes de recharge afin de permettre la commercialisation de 5 millions de véhicules électriques d'ici à 2030.